Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 277 del 28 novembre 2014 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

PARTE PRIMA — **Roma - Venerdì, 28 novembre 2014** — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 90/L

LEGGE 21 novembre 2014, n. **174.**

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 21 novembre 2014, n. **174**.

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 4 del Protocollo stesso.

Art. 3.

Copertura finanziaria

1. All'onere derivante dalla presente legge, valutato in euro 135.280 a decorrere dal 2014, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2014-2016, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2014, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, il Ministro dell'economia e delle finanze provvede al monitoraggio degli oneri di cui alla presente legge. Nel caso si verifichino o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni di cui al comma 1, il Ministro dell'economia e delle finanze provvede con proprio decreto alla riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio, delle dotazioni finanziarie di parte corrente aventi la natura di spese rimodulabili ai sensi dell'articolo 21, comma 5, lettera *b)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, destinate a spese derivanti da obblighi comunitari ed internazionali nell'ambito del programma «Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario» e, comunque, della missione «Diritto alla mobilità» dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si intende corrispondentemente ridotto, per il medesimo anno, di un ammontare pari all'importo dello scostamento, il limite di cui all'articolo 6, comma 12, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e successive modificazioni.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce senza ritardo alle Camere con apposita relazione in merito alle cause degli scostamenti e all'adozione delle misure di cui al comma 2.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

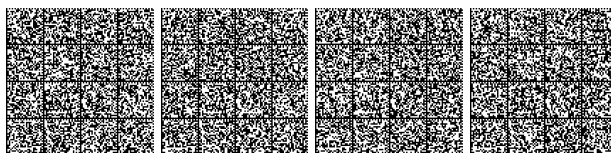
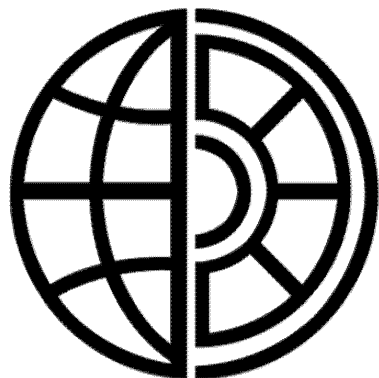
Data a Roma, addì 21 novembre 2014

NAPOLITANO

RENZI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

GENTILONI SILVERI, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

Visto, *il Guardasigilli:* ORLANDO

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

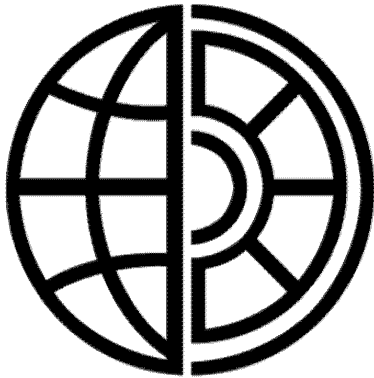
Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

COTIF 1999

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

dans la teneur du Protocole de Vilnius en vigueur depuis le 1.7.2006

applicable à compter du 01.01.2011

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

COTIF 1999

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

dans la teneur du Protocole de Vilnius, en vigueur depuis le 1.7.2006, et des modifications des articles 9 et 27 de la Convention et des Appendices B (CIM), E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) à la Convention adoptées par la Commission de révision lors de sa 24ème session ainsi que des modifications de l'Appendice C (RID) à la Convention adoptées par la Commission d'experts du RID lors de ses 47ème et 48ème sessions

Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern

Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
Courriel : info@otif.org
Internet : www.otif.org

Table des matières

Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV - Appendice A à la Convention)

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM - Appendice B à la Convention)

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI - Appendice E à la Convention)

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU - Appendice F à la Convention)

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF - Appendice G à la Convention)

Protocole
du 3 juin 1999

portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980
(Protocole 1999)

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée « COTIF 1980 », la cinquième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

- Convaincue de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des Etats,

- considérant qu'à cet effet et compte tenu de l'application de la COTIF 1980par 39 Etats en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces Etats, l'OTIF est l'Organisation la plus appropriée,

- considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l'adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,

- considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l'application ne dépend plus de la conclusion d'un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,

- considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,

- considérant que les Etats devraient prendre, en tenant compte d'intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire,

- considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention,

l'Assemblée générale a décidé ce qui suit :

Article premier
Nouvelle teneur de la Convention

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

Article 2
Dépositaire provisoire

§ 1 Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

§ 2 Le Dépositaire provisoire avise les Etats membres :

a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion,

b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4,

et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Article 3
Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

§ 1 Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2 Conformément à l'article 20, § 1 de la COTIF 1980, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire provisoire.

§ 3 Les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au § 1, ainsi que les Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.

§ 4 L'adhésion d'un Etat à la COTIF 1980 conformément à son article 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

Article 4
Entrée en vigueur

§ 1 Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2 les Etats, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

§ 2 Toutefois, l'article 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

Article 5
Déclarations et réserves

Les déclarations et réserves, prévues à l'article 42, § 1 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Article 6
Dispositions transitoires

§ 1 Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin :

a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,

b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14, § 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et

c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 2 Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.

§ 3 Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 4 Le mandat du Directeur général de l’Office central, en fonction au moment de l’entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l’expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l’article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980. A partir du moment de l’entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

§ 5 Même après l’entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980restent applicables en ce qui concerne :

a) la vérification des comptes et l’approbation des comptes annuels de l’Organisation,

b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l’Organisation,

c) le paiement des contributions,

d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l’Organisation au cours d’une période quinquennale, fixé avant l’entrée en vigueur du présent Protocole.

Les lettres a) à c) se réfèrent à l’année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu’à celle qui précède cette année.

§ 6 Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l’année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l’article 11, § 1 de la COTIF 1980.

§ 7 Sur demande de l’Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l’article 26 de la Convention dans la teneur de l’Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l’année 1999, l’Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l’année de l’entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants :

a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l’article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l’année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;

b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l’article 26 susvisé.

Cette disposition ne s’applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

§ 8 Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l’entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 9 Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

Article 7
Textes du Protocole

§ 1 Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des Etats membres.

Pour la République d'Albanie :

Pour la République Algérienne Démocratique et Populaire :

Pour la République fédérale d'Allemagne :

Pour la République d'Autriche :

Pour le Royaume de Belgique :

Pour la Bosnie-Herzégovine :

Pour la République de Bulgarie :

Pour la République de Croatie :

Pour le Royaume du Danemark :

Pour le Royaume d'Espagne :

Pour la République de Finlande :

Pour la République Française :

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Pour la République Hellénique :

Pour la République de Hongrie :

Pour la République d'Irak :

Pour la République Islamique d'Iran :

Pour l'Irlande :

Pour la République Italienne :

Pour la République Libanaise :

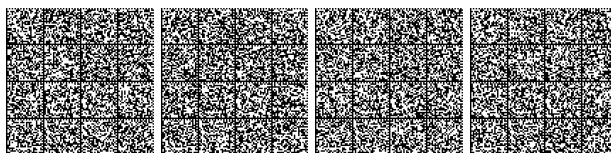
Pour la Principauté de Liechtenstein :

Pour la République de Lituanie :

Pour le Grand-Duché de Luxembourg :

Pour l'ex-République yougoslave de Macédoine :

Pour le Royaume du Maroc :

Pour la Principauté de Monaco :

Pour le Royaume de Norvège :

Pour le Royaume des Pays-Bas :

Pour la République de Pologne :

Pour la République Portugaise :

Pour la Roumanie :

Pour la République Slovaque :

Pour la République de Slovénie :

Pour le Royaume de Suède :

Pour la Confédération suisse :

Pour la République Arabe Syrienne :

Pour la République Tchèque :

Pour la République Tunisienne :

Pour la République Turque :

COTIF 1999

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

du 9 mai 1980
dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Titre premier
Généralités

Article premier
Organisation intergouvernementale

§ 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée « l'Organisation ».

§ 2 Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des Etats membres.

§ 3 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

§ 4 L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, annexé à la Convention.

§ 5 Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

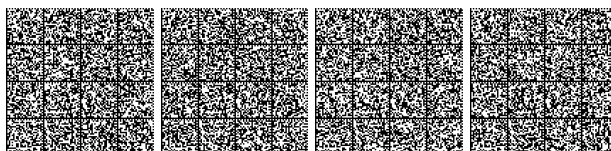
§ 6 Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

Article 2
But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants :

1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat ;

2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire ;

3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire ;

4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire ;

b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etat s;

c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes ;

d) en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ;

e) en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation ;

f) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

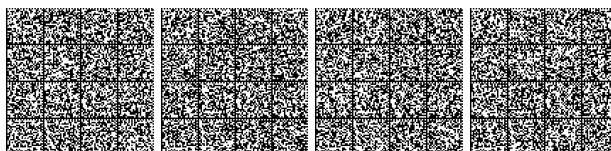
§ 2 L'Organisation peut

a) dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme ;

b) constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

Article 3
Coopération internationale

§ 1 Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

§ 2 Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

Article 4
Reprise et transfert d'attributions

§ 1 Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2 L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 3 L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

Article 5
Obligations particulières des Etats membres

§ 1 Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à :

a) éliminer toute procédure inutile,

b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,

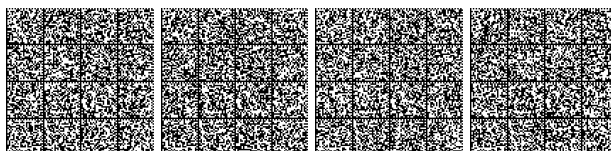
c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2 Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3 Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

Article 6
Règles uniformes

§ 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par :

a) les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) », formant l'Appendice A à la Convention,

b) les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) », formant l'Appendice B à la Convention,

c) le « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) », formant l'Appendice C à la Convention,

d) les « Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV) », formant l'Appendice D à la Convention,

e) les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) », formant l'Appendice E à la Convention,

f) les « Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU) », formant l'Appendice F à la Convention,

g) les « Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF) », formant l'Appendice G à la Convention,

h) d'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention.

§ 2 Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 7
Définition de la notion « Convention »

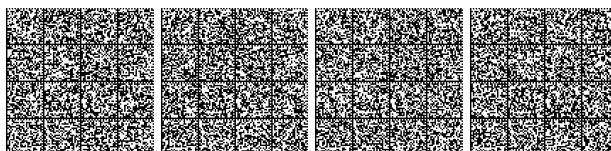
Dans les dispositions qui suivent, l'expression « Convention » couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 4, et les Appendices visés à l'article 6, y compris leurs Annexes.

Titre II
Dispositions communes

Article 8
Droit national

§ 1 Dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité.

§ 2 A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

§ 3 On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 9
Unité de compte

§ 1 L'unité de compte prévue par les Appendices est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 3 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 4 Chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3. Ce dernier notifie ces informations aux Etats membres.

§ 5 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

Article 10
Dispositions complémentaires

§ 1 Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2 Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

Article 11
Caution judiciaire

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

Article 12
Exécution de jugements. Saisies

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires

d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme « détenteur » désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

Titre III
Structure et fonctionnement

Article 13
Organes

§ 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :

a) l'Assemblée générale,

b) le Comité administratif,

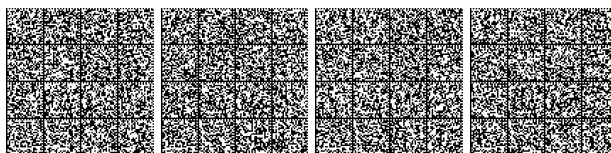
c) la Commission de révision,

d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),

e) la Commission de la facilitation ferroviaire,

f) la Commission d'experts techniques,

g) le Secrétaire général.

§ 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 14
Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale :

a) établit son règlement intérieur ;

b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3) ;

c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2) ;

d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général ;

e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses ;

f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2) ;

g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6) ;

h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2) ;

i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2) ;

j) examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7) ;

k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1) ;

l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3) ;

m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4) ;

n) décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1) ;

o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1) ;

p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43) ;

q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour.

§ 3 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).

§ 4 A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus d'un autre Etat.

§ 5 En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 5, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

§ 7 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Article 15
Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

§ 2 Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

§ 3 En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4 Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 5 Le Comité

a) établit son règlement intérieur ;

b) conclut l'accord de siège ;

c) établit le statut du personnel de l'Organisation ;

d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation ;

e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation ;

f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation ;

g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours et pour l'année civile suivante ;

h) détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4) ;

i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11) ;

j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1) ;

k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l'Etat membre concerné ;

l) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations ;

m) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (article 14, § 2, lettre b)) ;

n) contrôle la gestion du Secrétaire général ;

o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées ;

p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général ;

q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2) ;

r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).

§ 6 Au Comité, le quorum est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.

§ 7 Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8 Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

§ 9 Le président du Comité :

a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général ;

b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour ;

c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions ;

d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10 Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

Article 16
Commissions

§ 1 Les Commissions visées à l'article 13, § 1, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2 Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 3 Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 4 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,

c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.

§ 6 Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.

§ 7 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 8 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.

§ 9 Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 10 Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Article 17
Commission de révision

§ 1 La Commission de révision :

a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention ;

b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.

§ 2 A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Article 18
Commission d'experts du RID

§ 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 2 A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 19
Commission de la facilitation ferroviaire

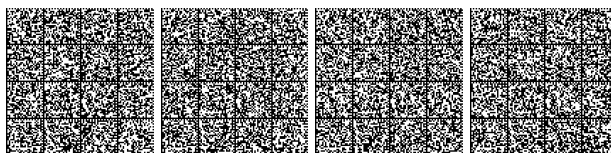
§ 1 La Commission de la facilitation ferroviaire

a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire ;

b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.

§ 2 A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 20
Commission d'experts techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques

a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ;

b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ;

c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU ;

d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention ;

e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

Article 21
Secrétaire général

§ 1 Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 2 Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable au maximum deux fois.

§ 3 Le Secrétaire général doit notamment :

a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36) ;

b) représenter l'Organisation vers l'extérieur ;

c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1) ;

d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation ;

e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts ;

f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2) ;

g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes ;

h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25) ;

i) gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé ;

j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ;

k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ;

l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V ;

m) recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises ;

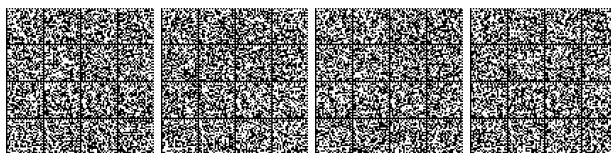
n) exercer la direction du personnel de l'Organisation ;

o) informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation ;

p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.

§ 4 Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

Article 22
Personnel de l'Organisation

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

Article 23
Bulletin

§ 1 L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

Article 24
Listes des lignes

§ 1 Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes :

a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,

b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

§ 2 Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve :

a) la liste des lignes ferroviaires CIV,

b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

§ 4 Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Titre IV
Finances

Article 25
Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1 Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2 L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

Article 26
Financement des dépenses

§ 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

§ 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit :

a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;

b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.

§ 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.

§ 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent :

a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1 ;

b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

§ 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).

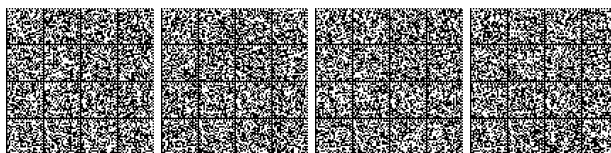
§ 9 Les montants non recouvrés sont couverts par des ressources de l'Organisation.

§ 10 L'Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

Article 27
Vérification des comptes

§ 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).

§ 2 Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer :

a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation ;

b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation ;

c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés ;

d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats ;

e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

§ 3 Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 4 Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne :

a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé ;

b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant :

1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes ;

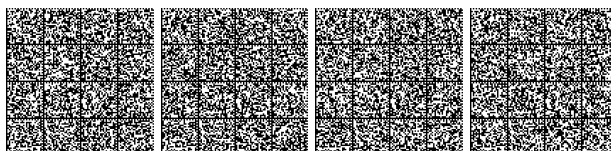
2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte ;

3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers ;

4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;

5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués ;

c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple :

1. les cas de fraude ou de présomption de fraude ;

2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle) ;

3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation ;

4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel ;

5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget ;

6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget ;

7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent ;

d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

§ 5 Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

Titre V
Arbitrage

Article 28
Compétence

§ 1 Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2 Les autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'article 2, § 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3 Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1 et 2.

§ 4 L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 29
Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier :

a) l'objet du différend,

b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres,

c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

Article 30
Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties. Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

§ 3 L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

§ 4 L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 31
Procédure. Frais

§ 1 Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci ;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû ;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général ;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 3 La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

Article 32
Prescription. Force exécutoire

§ 1 La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2 La sentence du tribunal arbitral acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre VI
Modification de la Convention

Article 33
Compétence

§ 1 Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.

§ 2 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

§ 3 Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxièmes phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.

§ 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les

a) articles 9 et 27, §§ 2 à 5 ;

b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1er, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60 ;

c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1er, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48 ;

d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1er, 4, 5 et 7 à 12 ;

e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1er, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25 ;

f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes ;

g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9.

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5 La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

Article 34
Décisions de l'Assemblée générale

§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

§ 4 Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

§ 5 Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Article 35
Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux

Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

§ 4 Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5 Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d'une telle objection.

§ 6 Pour la détermination du nombre d'objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui :

a) n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ;

b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase) ;

c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.

Titre VII
Dispositions finales

Article 36
Dépositaire

§ 1 Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2 Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'Etat membre concerné doit porter la question à l'attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Article 37
Adhésion à la Convention

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 2 Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire la communique aux Etats membres.

§ 3 La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

§ 4 En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5 Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

Article 38
Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.

§ 2 L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.

§ 3 En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4 Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 39
Membres associés

§ 1 Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2 Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pour cent des contributions (article 26, § 3).

§ 3 Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 40
Suspension de la qualité de membre

§ 1 Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

§ 2 Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3 La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4 La suspension de la qualité de membre a pour conséquence :

a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation ;

b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation ;

c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

Article 41
Dénonciation de la Convention

§ 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2 Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 42
Déclarations et réserves à la Convention

§ 1 Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement

dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§ 2 Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

Article 43
Dissolution de l'Organisation

§ 1 L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§ 2 En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

Article 44
Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1 et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

Article 45
Textes de la Convention

§ 1 La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Article premier
Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

§ 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier ;

b) en cas d'action civile intentée par un tiers ;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation ;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2 Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Article 2
Protection contre l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

Article 3
Exonération d'impôts

§ 1 Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

§ 3 Les biens acquis conformément au § 1 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'Etat membre qui a accordé les exonérations.

Article 4
Exonération de droits et taxes

§ 1 Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 3 L'article 3, § 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1.

Article 5
Activités officielles

Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

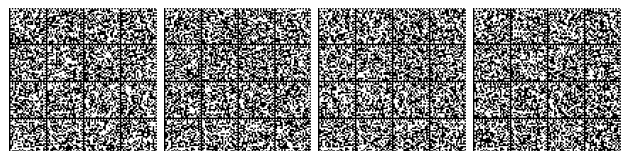
Article 6
Transactions monétaires

L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières. Elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

Article 7
Communications

Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Article 8
Privilèges et immunités des représentants des Etats

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport ;

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit ;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit ;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels ;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers ;

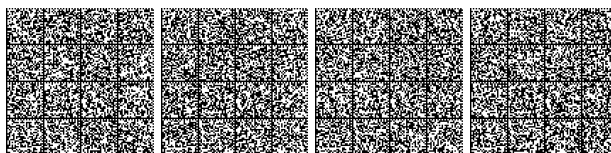
f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 9
Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation ;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels ;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités ;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit ;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales ;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

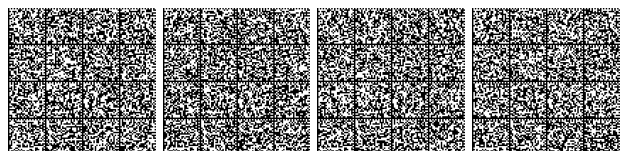
Article 10
Privilèges et immunités des experts

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation ;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels ;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération ;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 11
But des privilèges et immunités accordés

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par le présent Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2 Les autorités compétentes aux fins du § 1 sont :

a) les Etats membres, pour leurs représentants ;

b) le Comité administratif pour le Secrétaire général ;

c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 12
Prévention d'abus

§ 1 Aucune des dispositions du présent Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Article 13
Traitement des propres ressortissants

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés :

a) à l'article 8, à l'exception de la lettre d),

b) à l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d),

c) à l'article 10, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 14
Accords complémentaires

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application du présent Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

Appendice A – CIV

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV - Appendice A à la Convention)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2
Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

a) « transporteur » désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat ;

b) « transporteur substitué » désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire ;

c) « Conditions générales de transport » désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci ;

d) « véhicule » désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux

gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4 Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

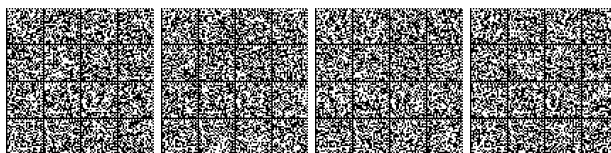
Article 6
Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Article 7
Titre de transport

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport :

a) le transporteur ou les transporteurs ;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV ;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4 Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5 Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Article 8
Paiement et remboursement du prix de transport

§ 1 Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2 Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Article 9
Droit au transport. Exclusion du transport

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir :

a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe ;

b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport ;

c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui :

a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,

b) incommodent de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Article 10
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

Article 11
Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

Titre III
Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Chapitre I
Dispositions communes

Article 12
Objets et animaux admis

§ 1 Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 2 Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 3 Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Article 13
Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2 Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

Chapitre II
Colis à main et animaux

Article 15
Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

Chapitre III
Bagages

Article 16
Expédition des bagages

§ 1 Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2 Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4 Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Article 17
Bulletin de bagages

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages :

a) le transporteur ou les transporteurs ;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV ;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

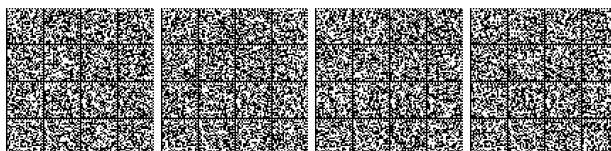
Article 18
Enregistrement et transport

§ 1 Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2 Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3 Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19
Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20
Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire :

a) son nom et son adresse,

b) le lieu de destination.

Article 21
Droit de disposer des bagages

§ 1 Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22
Livraison

§ 1 La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

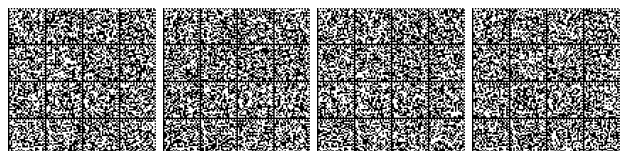
§ 2 Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination :

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur ;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 4 A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

§ 5 Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

§ 6 Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3.

§ 7 L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8 Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV
Véhicules

Article 23
Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24
Bulletin de transport

§ 1 Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2 Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 3 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport :

a) le transporteur ou les transporteurs ;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV ;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 4 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25
Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

Titre IV
Responsabilité du transporteur

Chapitre I
Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

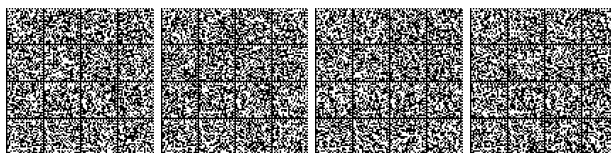
a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ;

b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

§ 5 Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué,

les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

Article 27
Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques ;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28
Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport ;

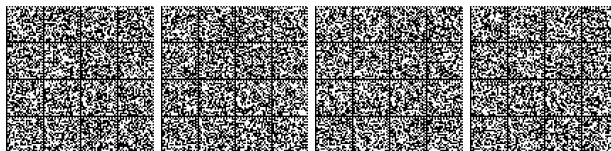
b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29
Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Article 30
Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31
Autres moyens de transport

§ 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

Chapitre II
Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

Article 32
Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

§ 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :

a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

b) une faute du voyageur ou

c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

Chapitre III
Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1
Colis à main et animaux

Article 33
Responsabilité

§ 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34
Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35
Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Section 2
Bagages

Article 36
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) absence ou défectuosité de l'emballage ;

b) nature spéciale des bagages ;

c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38
Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39
Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une ac-

tion est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40
Présomption de perte

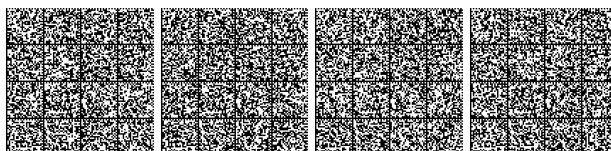
§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, § 3.

§ 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

§ 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Article 41
Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis ;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

Article 42
Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2 L'indemnité n'excède pas :

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale ;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 43
Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard ;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 3 En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Section 3
Véhicules

Article 44
Indemnité en cas de retard

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

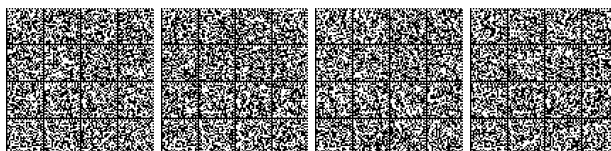
§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

Article 45
Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Article 46
Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

§ 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

§ 2 En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 47
Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV
Dispositions communes

Article 48
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 49
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

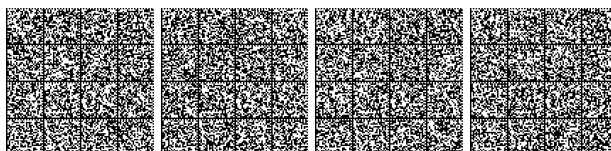
§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 51
Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

Titre V
Responsabilité du voyageur

Article 53
Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage :

a) résultant du non respect de ses obligations en vertu

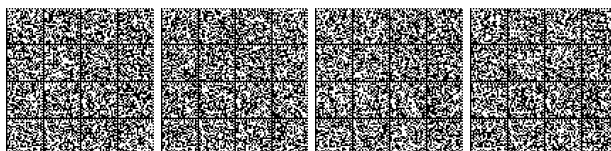
1. des articles 10, 14 et 20,

2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou

3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),

ou

b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.

Titre VI
Exercice des droits

Article 54
Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

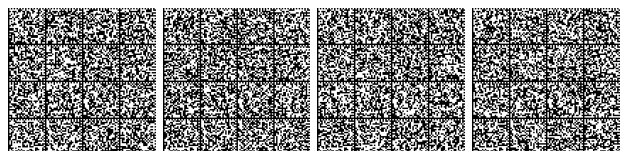
Article 55
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3 Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2 Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

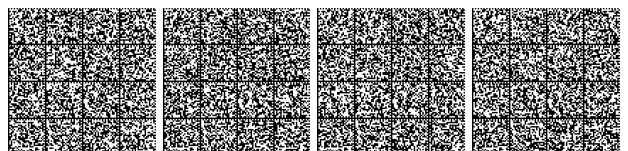
§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 58
Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un

des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :

a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1 ;

b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur ;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit ;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

Article 59
Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1 L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit ;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison ;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

Article 60
Prescription

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident ;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3 ;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu ;

c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VII
Rapports des transporteurs entre eux

Article 61
Partage du prix de transport

§ 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Article 62
Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable ;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c) ;

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

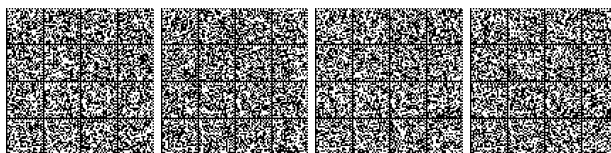
§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64
Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

Appendice B – CIM

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM - Appendice B à la Convention)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2
Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

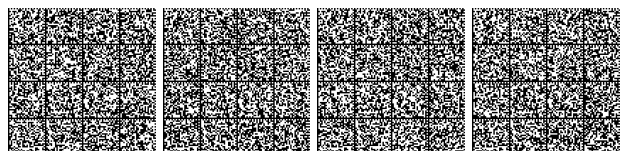
a) « transporteur » désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat ;

b) « transporteur substitué » désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire ;

c) « Conditions générales de transport » désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci ;

d) « unité de transport intermodal » désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

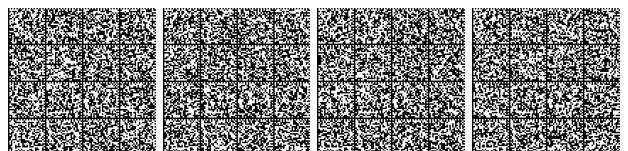
§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4 Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement.

§ 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Article 7
Teneur de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

a) le lieu et la date de son établissement ;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport ;

d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c) ;

e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise ;

f) le lieu de livraison ;

g) le nom et l'adresse du destinataire ;

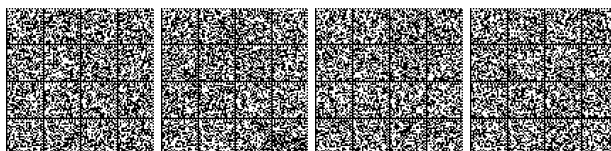
h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ;

i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail ;

j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets ;

k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise ;

l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification ;

m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes ;

n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat ;

o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire ;

p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

§ 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture ;

b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;

c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise ;

d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison ;

e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué ;

f) l'itinéraire convenu ;

g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur ;

h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

§ 3 Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 8
Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

§ 1 L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait :

a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou

b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

§ 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

Article 9
Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

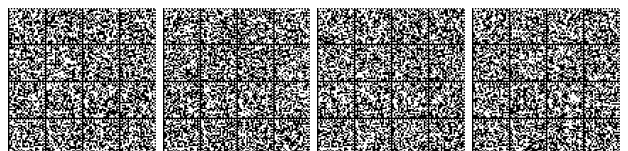
Article 10
Paiement des frais

§ 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Article 11
Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.

§ 2 Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3 Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 12
Force probante de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

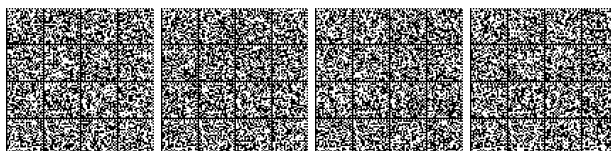
§ 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

Article 13
Chargement et déchargement de la marchandise

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Article 14
Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 15
Accomplissement des formalités administratives

§ 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

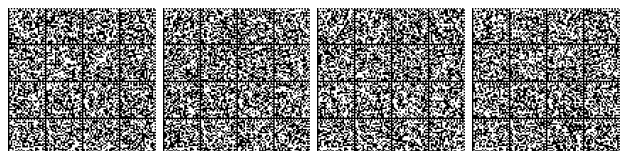
§ 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander :

a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles ;

b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent ;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 5 Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8 L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Article 16
Délais de livraison

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2 Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants :

a) pour les wagons complets

- délai d'expédition 12 heures,
- délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;

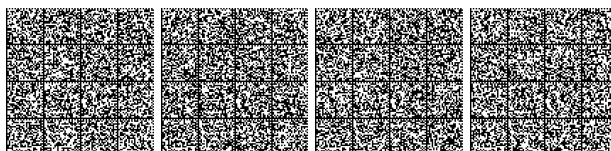
b) pour les envois de détail

- délai d'expédition 24 heures,
- délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :

a) envois empruntant

- des lignes dont l'écartement des rails est différent,

- la mer ou une voie de navigation intérieure,
- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Article 17
Livraison

§ 1 Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison :

a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;

b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 4 L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 5 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 6 Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 18
Droit de disposer de la marchandise

§ 1 L’expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur :

a) d’arrêter le transport de la marchandise ;

b) d’ajourner la livraison de la marchandise ;

c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture ;

d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2 Le droit pour l’expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s’éteint dans les cas où le destinataire :

a) a retiré la lettre de voiture ;

b) a accepté la marchandise ;

c) a fait valoir ses droits conformément à l’article 17, § 3 ;

d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l’expéditeur.

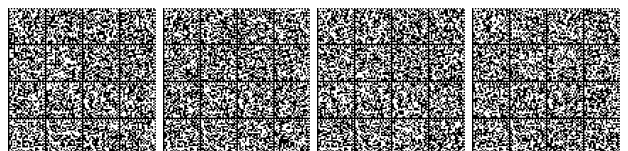
§ 4 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s’éteint lorsqu’il :

a) a retiré la lettre de voiture ;

b) a accepté la marchandise ;

c) a fait valoir ses droits conformément à l’article 17, § 3 ;

d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l’article 17, § 3.

§ 5 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n’est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

Article 19
Exercice du droit de disposition

§ 1 Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.

§ 2 L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

§ 3 L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4 Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

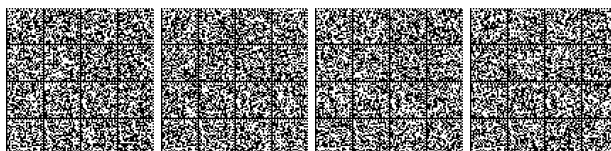
§ 5 Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6 En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7 Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 20
Empêchements au transport

§ 1 En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Article 21
Empêchements à la livraison

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

Article 22
Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause :

a) sa demande d'instructions,

b) l'exécution des instructions reçues,

c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,

d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions,

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 5 La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6 Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

Titre III
Responsabilité

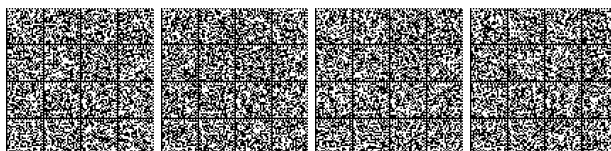
Article 23
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts ;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées ;

c) chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire ;

d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition ;

e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis ;

f) transport d'animaux vivants ;

g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 24
Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1 Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Article 25
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

§ 3 La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 26
Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre

de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 27
Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28
Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

§ 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29
Présomption de perte de la marchandise

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2 L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4 A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 30
Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

§ 2 L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3 En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Article 31
Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ;

b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

§ 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5 Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

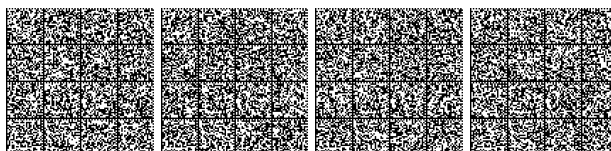
Article 32
Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2 L'indemnité n'excède pas :

a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie ;

b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 3 En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de

leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.

Article 33
Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.

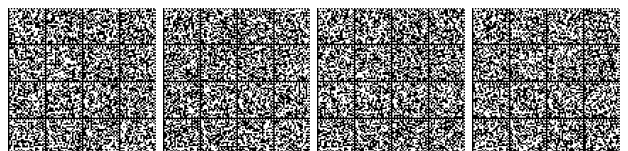
§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34
Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 35
Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 36
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 37
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38
Responsabilité en trafic fermer

§ 1 Dans les transports fermer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :

a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés ;

b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon ;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 5 Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 39
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 40
Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 41
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

Titre IV
Exercice des droits

Article 42
Procès-verbal de constatation

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 43
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

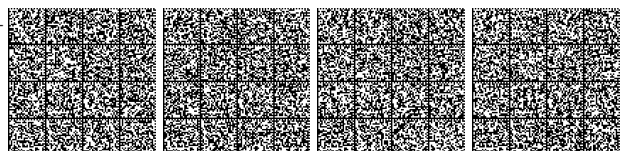
§ 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

§ 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 44
Personnes qui peuvent actionner le transporteur

§ 1 Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent :

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a

1. retiré la lettre de voiture,

2. accepté la marchandise ou

3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3 ;

b) au destinataire à partir du moment où il a

1. retiré la lettre de voiture,

2. accepté la marchandise ou

3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.

§ 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 45
Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel :

a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou

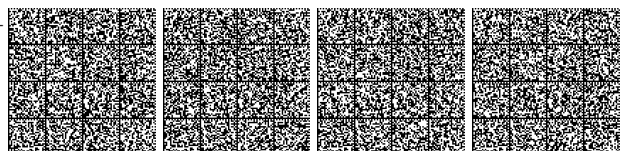
b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 47
Extinction de l'action

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit ;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur ;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison ;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1 ;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 48
Prescription

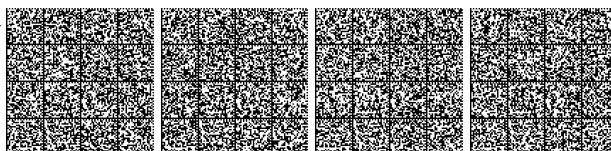
§ 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur ;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur ;

c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement ;

d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 2 La prescription court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison ;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu ;

c) dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3 La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V
Rapports des transporteurs entre eux

Article 49
Décompte

§ 1 Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

Article 50
Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable ;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c) ;

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 51
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

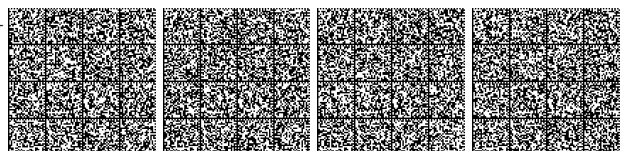
§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 52
Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

Appendice C – RID

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID - Appendice C à la Convention)

Article premier
Champ d'application

§ 1 Le présent Règlement s'applique :

a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats parties au RID,

b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport,

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Article 1bis
Définitions

Aux fins du présent Règlement et de son Annexe, le terme « État partie au RID » désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ce Règlement.

Article 2
Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

Article 3
Restrictions

Chaque Etat partie au RID conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

Article 4
Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

Article 5
Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages enregistrés ou à bord des véhicules

§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption :

a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises ;

b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules au sens de l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 Les marchandises dangereuses ne peuvent être emportées comme colis à main ou être expédiées ou transportées en tant que bagages enregistrés ou à bord des véhicules que lorsqu'elles répondent aux conditions particulières de l'Annexe.

Article 6
Annexe

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

* * *

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4 de cette Convention.

Appendice D – CUV

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV - Appendice D à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

a) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci ;

b) « véhicule » désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction ;

c) « détenteur » désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition ;

d) « gare d'attache » désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 3
Signes et inscriptions sur les véhicules

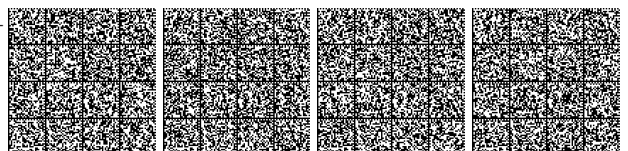
§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule :

a) l'indication du détenteur ;

b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé ;

c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache ;

d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4
Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1 A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

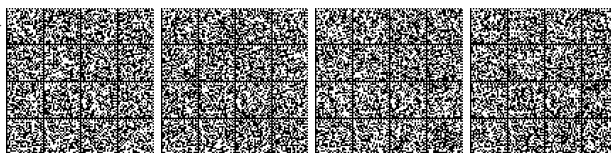
§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Article 5
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 6
Présomption de perte d'un véhicule

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis,

sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

Article 7
Responsabilité des dommages causés par un véhicule

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

Article 8
Subrogation

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;

b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Article 9
Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 10
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Article 11
For

§ 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

Article 12
Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court :

a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4 ;

b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

Appendice E – CUI

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI - Appendice E à la Convention)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches ;

b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 2
Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) « infrastructure ferroviaire » désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic ;

b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ;

c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité ;

d) « auxiliaire » désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions ;

e) « tiers » désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires ;

f) « licence » désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue ;

g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,

- l'organisation interne de l'entreprise ainsi que
- le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

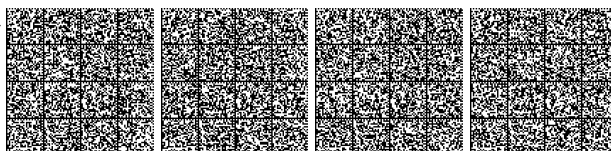
Article 4
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

Titre II
Contrat d'utilisation

Article 5
Contenu et forme

§ 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vi-

gueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées par un contrat d'utilisation.

§ 2 Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation.

§ 3 Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

Article 5bis
Droit non affecté

§ 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit communautaire.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un Etat membre de la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3 Les dispositions des §§ 1 et 2 concernent en particulier :

- les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure,
- l'octroi des licences,
- la certification en matière de sécurité,
- l'assurance,
- la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,
- les mesures d'indemnisation en faveur des clients et
- le règlement des litiges.

Article 6
Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation

d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

Article 7
Fin du contrat

§ 1 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque :

a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire ;

b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité ;

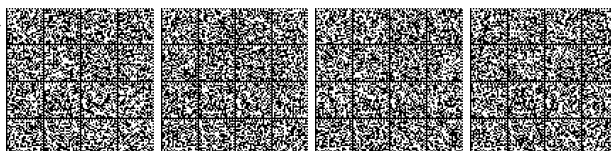
c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir

1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou

2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois ;

d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.

§ 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 3 Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 4 La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 1, lettres c) et d) et du § 4.

Titre III
Responsabilité

Article 8
Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l>infrastructure.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de cir-

constances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

Article 9
Responsabilité du transporteur

§ 1 Le transporteur est responsable :

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

a) en cas de dommages corporels

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ;

b) en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

Article 10
Causes concomitantes

§ 1 Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

§ 2 Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

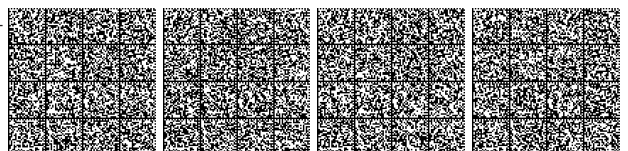
§ 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

Article 11
Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques ;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.

§ 2 Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

Article 12
Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport ;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 13
Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

Article 14
Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2 et à l'article 12, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 15
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 16
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

Article 17
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 18
Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Article 19
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'article 18.

Article 20
Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

Titre IV
Actions des auxiliaires

Article 21
Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1 Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2 Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

Titre V
Exercice des droits

Article 22
Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

Article 23
Recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

Article 24
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.

Article 25
Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3 En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

§ 5 La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Appendice F – APTU

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU - Appendice F à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF, le terme

a) « voiture » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs ; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs :

b) « projet à un stade avancé de développement » désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré ;

c) « substitution dans le cadre de la maintenance » désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective ;

d) « prescription technique » désigne toute règle, autre qu'une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire ;

e) « norme technique » désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres ;

f) « véhicule de traction » désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction ;

g) « wagon » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises.

Article 3
But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :

a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international ;

b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international ;

c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible,

a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ;

b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances ; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4
Elaboration de normes techniques et de PTU

§ 1 L'élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

§ 2 L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'article 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

Article 5
Validation de normes techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de la validation en tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :

a) tout État partie ;

b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;

c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire ; l'article 3, § 2, est pris en compte ;

d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.

§ 4 L'application de normes techniques validées est volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue obligatoire en tout ou partie par des dispositions contenues dans une PTU.

Article 6
Adoption de PTU

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1:

a) tout État partie ;

b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;

c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

Article 7
Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Article 7a
Evaluation des conséquences

§ 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur.

§ 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

§ 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

Article 8
PTU

§ 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.

§ 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).

§ 3 Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation

a) la PTU adoptée et notifiée ;

b) la date de son entrée en vigueur ;

c) la liste des États parties auxquels elle s'applique ;

d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

§ 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum :

a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système) ;

b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes ;

c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyeu et/ou de véhicules ;

d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire ;

e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8 ;

f) indiquer la stratégie de mise en œuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme ; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et

g) précisent, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en œuvre de la PTU.

§ 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules ; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en œuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

§ 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme « points ouverts ».

§ 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

Article 8a
Lacunes constatées dans les PTU

§ 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment :

a) décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et

b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

§ 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

Article 9
Déclarations

§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des États qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'État, qui a fait une déclaration conformément au § 1, peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10
Abrogation de l'Unité Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les États parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, entraîne l'abrogation de ladite Convention.

Article 11
Primauté des PTU

§ 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale

sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques :

a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),

b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Article 12
Spécifications techniques nationales

§ 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires et aux autres matériels ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

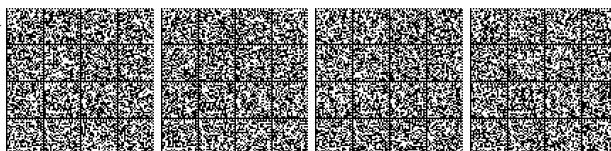
L'information est communiquée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau ; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux « points ouverts » des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du/des « point(s) ouvert(s) » et/ou du/des « cas spécifique(s) » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale.

Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

§ 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

Article 13
Tableau d'équivalence

§ 1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

§ 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.

§ 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire :

a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties ;

b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes ;

c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.

Annexe

Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

1. Liste des paramètres

1.1 Documentation générale

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)

1.2 Structure et parties mécaniques

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)

1.3 Interactions véhicule/voie et gabarit

Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)

1.4 Equipements de freinage

Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)

1.5 Dispositifs associés aux passagers

Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)

1.6 Conditions environnementales et effets aérodynamiques

L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)

1.7 Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel

Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train

1.8 Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord

La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique

1.9 Installations pour le personnel, interfaces et environnement

Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)

1.10 Protection contre l'incendie et évacuation

1.11 Maintenance

Installations à bord et interfaces de la maintenance

1.12 Contrôle-commande et signalisation à bord

L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire

1.13 Besoins opérationnels spécifiques

Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)

1.14 Dispositifs associés au fret

Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)

Les explications et exemples *en italiques* ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

2. Classification des spécifications techniques nationales

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées ; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

Groupe A

Le Groupe A comprend :

- les normes internationales,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres,

- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

Appendice G – ATMF

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF - Appendice G à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent :

a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'évènements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;

b) « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction ;

c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international ;

d) « Commission d'experts techniques » désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention ;

da) « entité adjudicatrice » désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un du projet ;

e) « Etat partie » désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la Convention ;

f) « déclaration » désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uniformes APTU et de ses PTU (y

compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU) ;

g) « élément de construction » ou « constituant » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel ;

h) « entité chargée de la maintenance » (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires ;

i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;

j) « incident » désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation ;

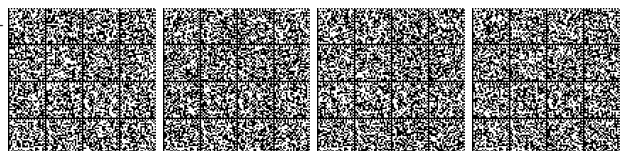
k) « gestionnaire d'infrastructure » désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire ;

l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties ;

m) « enquête » désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;

n) « détenteur » désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article13 ;

o) « fichier de maintenance » désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur ;

p) « fichier de relevé de maintenance » désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses

états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule ;

q) « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire ;

r) « points ouverts » désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU ;

s) « autre matériel ferroviaire » désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui n'est pas un véhicule ferroviaire ;

t) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public

- qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou

- qui assure uniquement la traction ;

u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires ;

v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires ;

w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction ;

x) « organisation régionale » désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties ;

y) « renouvellement » désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales ;

ya) « RID » désigne l'Appendice C à la Convention ;

z) « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la règlementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS ;

aa) « cas spécifique » désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers ;

bb) « sous-système » désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU ; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;

cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction ;

dd) « certificat technique » désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides ;

ee) « fichier technique » désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s) ;

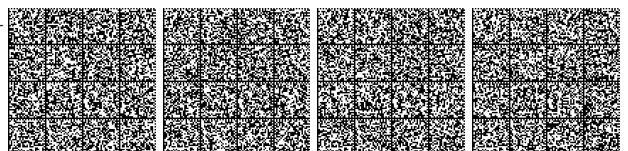
eea) « STI » désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire ;

ff) « type de construction » désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU ;

gg) « réaménagement » désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.

Article 3
Admission au trafic international

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :

a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,

b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,

c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules, soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 3a
Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties conformément aux présentes Règles uniformes

a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et

b) à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et

c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et

d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

§ 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et

b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et

c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et

d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membre de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.

§ 5 Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

Article 4
Procédure

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue

a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,

b) soit, en deux étapes successives, en octroyant

- l'admission de type de construction à un type de construction donné,
- puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie en question.

Article 5
Autorité compétente

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

Le transfert de compétence à

a) une entreprise de transport ferroviaire,

b) un gestionnaire d'infrastructure,

c) un détenteur,

d) une entité chargée de la maintenance (ECM),

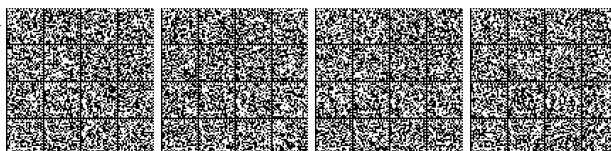
e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3 Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes :

a) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés ; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.

b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.

c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.

d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations ; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.

e) Le personnel responsable des évaluations possède

- une formation technique et professionnelle appropriée ,

- une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et

- l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites.

f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.

g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.

h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

§ 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6
Validité des certificats techniques

§ 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres Etats parties à condition que

a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et

b) le véhicule ne soit pas sujet à

- un cas spécifique ou
- des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
- une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4 a) Si, dans un Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui

- est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
- n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou

b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

les autorités compétentes des autres Etats peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect

a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,

b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et

c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

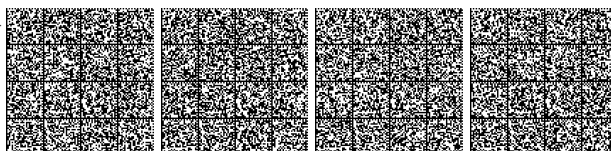
§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Article 6a
Reconnaissance de la documentation procédurale

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les Etats parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

Article 6b
Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 7
Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 Pour être et rester admis à la circulation en trafic international, un véhicule ferroviaire doit répondre :

a) aux PTU et

b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

a) les dispositions contenues dans les PTU,

b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et

c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

Article 7a
Dérogations

La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.

Article 8
Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire

§ 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre

a) aux dispositions contenues dans les PTU et

b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

Article 9
Prescriptions d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

§ 2 Les entreprises et administrations qui gèrent dans les Etats parties l'infrastructure, y compris les systèmes de sécurité et de contrôle de l'exploitation, qui est destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire de façon permanente lors de la construction et de la gestion de cette infrastructure.

Article 10
Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 2 Une demande de certificat technique peut être faite par :

a) le constructeur,

b) une entreprise de transport ferroviaire,

c) le détenteur du véhicule,

d) le propriétaire du véhicule,

e) le gestionnaire d'infrastructure.

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etas parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation ; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée ; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en œuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'Etat partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'Etat partie notifie au Secrétaire général

a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,

b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et

c) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Article 10a
Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

§ 1 Une autorité compétente d'un Etat partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission ; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré

a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme aux

- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou
- conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou
- prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou

b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou

c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.

§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu

a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;

b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet ;

c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;

d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s).

§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

Article 10b
Règles relatives aux évaluations et procédures

§ 1 La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.

§ 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les Etats parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Article 11
Certificats techniques et déclarations

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : « Certificat de type de conception » et « Certificat d'exploitation ».

§ 2 Le certificat de type de conception :

a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire ;

b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes ;

c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;

d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;

e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées ;

f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité ;

g) contient, le cas échéant, sa période de validité.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

a) toutes les informations indiquées au § 2, et

b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat ;

c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance ;

d) le cas échéant, sa période de validité.

§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 5 Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention.

§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

§ 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Article 12
Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.

§ 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

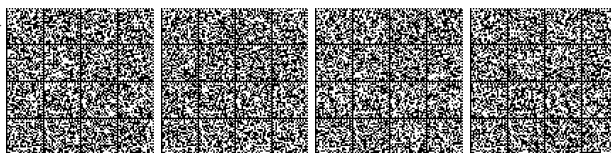
Article 13
Registres

§ 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.

§ 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.

§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considérera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec

l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs ; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

Article 14
Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :

a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et

b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a), ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

Article 15
Maintenance

§ 1 Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

§ 2 Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/ reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

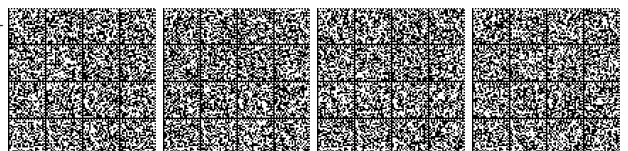
Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

Article 16
Incidents, accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus

a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et

b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicule ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17
Immobilisation et refus des véhicules

§ 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Article 18
Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences, en droit civil et pénal, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19
Dispositions transitoires

§ 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.

§ 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

§ 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute

modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance ; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

Article 20
Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

PROTOCOLLO DEL 3 GIUGNO 1999
RECANTE MODIFICA DELLA CONVENZIONE RELATIVA AI TRASPORTI INTERNAZIONALI FERROVIARI (COTIF) DEL 9 MAGGIO 1980 (PROTOCOLLO 1999)

In applicazione degli articoli 6 e 19 § 2 della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari, firmata a Berna il 9 maggio 1980, di seguito denominata "COTIF 1980", la quinta Assemblea generale dell'Organizzazione inter-governativa per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF) si è tenuta a Vilnius dal 26 maggio al 3 giugno 1999.

- Convinta della necessità e dell'utilità di un'organizzazione intergovernativa che tratti per quanto possibile tutti gli aspetti del trasporto internazionale ferroviario a livello degli Stati,
- Considerando che a tal fine, vista l'applicazione della COTIF 1980 da parte di 39 Stati in Europa, in Asia ed in Africa nonché da parte delle aziende ferroviarie di questi Stati, l'OTIF è l'organizzazione più appropriata,
- considerando la necessità di sviluppare la COTIF 1980, precisamente le Regole uniformi CIV e le Regole uniformi CIM, per adattarle alle nuove esigenze dei trasporti internazionali ferroviari,
- considerando che la sicurezza del trasporto delle merci pericolose nel traffico internazionale ferroviario, esige che il RID sia trasformato in un regime di diritto pubblico, la cui applicazione non dovrà più dipendere dalla conclusione di un contratto di trasporto sottoposto alle Regole uniformi CIM,
- considerando che dopo la firma della Convenzione il 9 maggio 1980, i cambiamenti politici, economici e giuridici intervenuti in molti Stati membri richiedono di stabilire e di sviluppare prescrizioni uniformi inerenti ad altri settori del diritto rilevanti per il traffico internazionale ferroviario,
- considerando che gli Stati dovrebbero prendere, in considerazione di particolari interessi pubblici, misure più efficaci per eliminare gli ostacoli frapposti al passaggio di frontiera nel traffico internazionale ferroviario,
- considerando che nell'interesse dei trasporti internazionali ferroviari occorre aggiornare le convenzioni e gli accordi internazionali multilaterali esistenti nel settore ferroviario e se del caso integrarli nella Convenzione,

L'Assemblea generale ha deciso quanto segue:

Articolo 1
Nuovo tenore della Convenzione

La COTIF 1980 è modificata secondo il testo contenuto nell'Allegato, che è parte integrante del presente protocollo.

Articolo 2
Depositario provvisorio

§1 Le funzioni del Governo depositario, previste agli articoli da 22 a 26 della COTIF 1980, sono assunte dall'OTIF, in quanto depositario provvisorio, a decorrere dall'apertura alla firma del presente Protocollo e fino alla data della sua entrata in vigore.

§2 Il Depositario provvisorio comunica agli Stati membri:

a) le firme del presente Protocollo ed il deposito degli strumenti di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione,

b) la data in cui il presente Protocollo entra in vigore in applicazione dell'articolo 4.

ed assume le altre funzioni di Depositario così come enunciate nella Parte VII della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969 sul diritto dei trattati.

Articolo 3
Firma, Ratifica, Accettazione , Approvazione, Adesione

§1 Il presente Protocollo rimane aperto alla firma degli Stati membri fino al 31 dicembre 1999. Tale firma ha luogo a Berna, presso il Depositario provvisorio.

§2 In conformità all'articolo 20, §1 della COTIF 1980, il presente Protocollo è soggetto a ratifica, accettazione o approvazione. Gli strumenti di ratifica, di accettazione o di approvazione vengono depositati al più presto presso il Depositario provvisorio.

§3 Gli Stati membri che non hanno firmato il presente protocollo nei termini previsti al §1, nonché gli Stati la cui domanda di adesione alla COTIF 1980 è stata ammessa a pieno diritto in conformità all'articolo 23, §2 della stessa, possono, prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo, aderirvi depositando uno strumento di adesione presso il Depositario provvisorio.

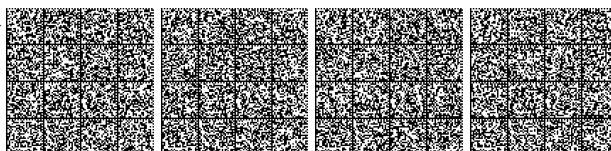
§4 L'adesione di uno Stato alla COTIF 1980, in conformità all'articolo 23, la cui domanda sia stata fatta dopo l'apertura alla firma del presente Protocollo ma prima della sua entrata in vigore, è valida sia per la COTIF 1980 sia per la Convenzione secondo la formulazione dell'Allegato al presente Protocollo

Articolo 4
Entrata in vigore

§1 Il presente Protocollo entra in vigore il primo giorno del terzo mese successivo a quello in cui il Depositario provvisorio avrà notificato agli Stati membri il deposito dello strumento mediante il quale sono soddisfatti i requisiti dell'articolo 20 §2 della COTIF 1980. Sono considerati Stati membri ai sensi del citato articolo 20 §2 , gli Stati i quali, al momento della decisione della quinta Assemblea generale, erano Stati membri e che lo sono ancora nel momento in cui sono soddisfatte le condizioni per l'entrata in vigore del presente Protocollo.

§2 Ciò nonostante, l'articolo 3 si applica dal momento in cui il presente Protocollo è aperto alla firma.

Articolo 5
Dichiarazioni e riserve

Le dichiarazioni e riserve di cui all'articolo 42, §1 della Convenzione, ai sensi dell'Allegato al presente Protocollo possono essere fatte o emanate in qualsiasi momento, anche prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo. Esse hanno effetto al momento dell'entrata in vigore del presente Protocollo.

Articolo 6
Disposizioni transitorie

§1 Non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale dell'OTIF convoca l'Assemblea generale al fine di:

a) designare i membri del Comitato amministrativo per il periodo successivo (articolo 14, §2, lettera b) della COTIF ai sensi dell'Allegato al presente Protocollo) e, se del caso, decidere la fine del mandato del Comitato amministrativo in funzione;

b) fissare, per ogni periodo di sei anni, l'ammontare massimo delle spese dell'Organizzazione durante ogni periodo budgetario (articolo 14, §2, lettera e) della COTIF ai sensi dell'Allegato al presente Protocollo), e

c) procedere, se del caso, all'elezione del Segretario generale (articolo 14, §2, lettera c) della COTIF ai sensi dell'Allegato al presente Protocollo).

§2 Non oltre tre mesi dall'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale dell'OTIF convoca la Commissione di esperti tecnici.

§3 Dopo l'entrata in vigore del presente protocollo, il mandato del Comitato amministrativo, determinato in conformità all'articolo 6, §2, lettera b) della COTIF 1980, cessa alla data stabilita dall'Assemblea generale, in coincidenza con l'inizio del mandato dei membri e dei membri supplenti del Comitato amministrativo, dalla stessa Assemblea designati (articolo 14, §2, lettera b) della COTIF ai sensi dell'Allegato al presente Protocollo).

§4 Il mandato del Direttore generale dell'Ufficio centrale, in funzione al momento dell'entrata in vigore del presente Protocollo, cessa allo scadere del periodo per il quale è stato nominato in conformità all'articolo 7, §2, lettera d) della COTIF 1980. A decorrere dall'entrata in vigore del presente Protocollo, quest'ultimo esercita le funzioni di Segretario generale.

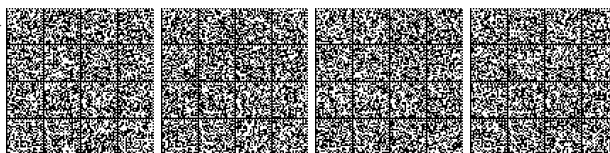
§5 Anche dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo, le disposizioni pertinenti degli articoli 6,7 e 11 della COTIF 1980 rimangono applicabili per quanto riguarda:

a) la revisione dei conti e l'approvazione dei conti annuali dell'Organizzazione;
b) la determinazione dei contributi definitivi degli Stati membri alle spese dell'Organizzazione;
c) il pagamento dei contributi;
d) il limite massimo delle spese dell'Organizzazione nel corso di un periodo quinquennale, stabilito prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo.

Le lettere da a) a c) si riferiscono all'anno in cui il presente Protocollo entra in vigore nonché a quello precedente.

§6 I contributi definitivi degli Stati membri, dovuti per l'anno in cui il presente Protocollo entra in vigore, sono calcolati in base all'articolo 11, §1 della COTIF 1980.

§7 A richiesta dello Stato membro, il cui contributo calcolato ai sensi dell'articolo 26 della Convenzione ai sensi dell'Allegato al presente Protocollo, è superiore a quello dovuto per l'anno 1999, l'Assemblea generale può stabilire il contributo di detto Stato per i tre anni susseguenti l'anno di entrata in vigore del presente Protocollo, in considerazione dei seguenti princìpi:

a) la base per fissare il contributo transitorio è il contributo minimo di cui all'articolo 26, §3, sopracitato ovvero il contributo dovuto per l'anno 1999 se quest'ultimo è superiore al contributo minimo;

b) il contributo è gradualmente adattato, al massimo in tre fasi, in modo da ottenere l'ammontare del contributo definitivo calcolato ai sensi dell'articolo 26 sopra citato.

Questa disposizione non si applica agli Stati membri debitori del contributo minimo, il quale rimane in ogni caso dovuto.

§8 I contratti di trasporto dei viaggiatori o delle merci nel traffico internazionale fra gli Stati membri, conclusi in virtù delle Regole uniformi CIV 1980 o delle Regole uniformi CIM 1980, rimangono soggetti alle Regole uniformi in vigore al momento della conclusione del contratto, anche dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo.

§9 Le disposizioni vincolanti delle Regole uniformi CUV e delle Regole uniformi CUI si applicano ai contratti conclusi prima dell'entrata in vigore del presente Protocollo un anno dopo la sua entrata in vigore.

Articolo 7
Testi del Protocollo

§1 Il presente Protocollo è concluso e firmato in lingua francese, inglese e tedesca. In caso di divergenze, solo il testo francese fa fede.

§2 Su proposta di uno degli Stati membri interessati, l'Organizzazione pubblica le traduzioni ufficiali del presente Protocollo in altre lingue, a condizione che una di queste lingue sia una lingua ufficiale sul territorio di almeno due Stati membri. Tali traduzioni sono elaborate in cooperazione con i servizi competenti degli Stati Membri interessati.

In fede di ciò, i plenipotenziari debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Vilnius, il 3 giugno 1999, in un unico esemplare originale in ciascuna delle lingue francese, inglese e tedesca; tali esemplari rimangono depositati negli archivi dell'OTIF; ne saranno consegnate copie certificate conformi a ciascuno degli Stati membri.

Per la Repubblica di Albania:

Per la Repubblica di Algeria Democratica e Popolare:

Per la Repubblica Federale di Germania:

Per la Repubblica d'Austria:

Per il Regno del Belgio:

Per la Repubblica di Bosnia e Erzegovina:

Per la Repubblica di Bulgaria:

Per la Repubblica di Croazia:

Per il Regno di Danimarca:

Per il Regno di Spagna:

Per la Finlandia:

Per la Repubblica Francese:

Per il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord:

Per la Grecia:

Per la Repubblica di Ungheria:

Per l'Irak:

Per la Repubblica Islamica dell'Iran:

Per la Repubblica d'Irlanda:

Per la Repubblica Italiana:

Per la Repubblica Libanese:

Per il Principato del Liechtenstein:

Per la Repubblica di Lituania:

Per il Granducato del Lussemburgo:

Per l'ex-Repubblica Yugoslava di Macedonia:

Per il Regno del Marocco:

Per il Principato di Monaco:

Per il Regno di Norvegia:

Per il Regno dei Paesi Bassi:

Per la Repubblica di Polonia:

Per la Repubblica Portoghese:

Per la Repubblica di Romania:

Per la Repubblica Slovacca:

Per la Repubblica di Slovenia:

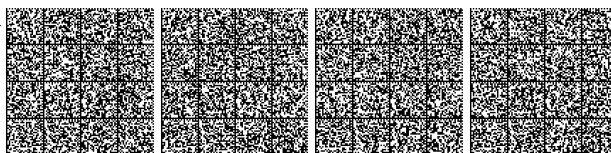
Per il Regno di Svezia:

Per la Confederazione Elvetica:

Per la Repubblica Arabo-Siriana:

Per la Repubblica Ceca:

Per la Repubblica Tunisina:

Per la Repubblica di Turchia:

Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari
(COTIF)
del 9 maggio 1980

nel tenore del Protocollo di modifica del 3 giugno 1999 in vigore dal 1 luglio 2006, e nella versione attualmente in vigore comprensiva: degli emendamenti e delle modifiche agli articoli 9 e 27 della Convenzione ed alle appendici "B" (CIM), "E" (CUI), "F" (APTU) e "G" (ATMF) della Convenzione adottate dalla Commissione di revisione nella sua 24° sessione; e delle modifiche alla appendice "C" (RID) della Convenzione adottate dalla Commissione Esperti RID nelle sessioni 47° e 48°.

Titolo primo
Generalità

Articolo 1
Organizzazione intergovernativa

§1 Le Parti della presente Convenzione costituiscono, in quanto Stati membri, l'Organizzazione inter-governativa per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF) di seguito denominata <<l'Organizzazione>>.

§2 La sede dell'Organizzazione è a Berna. L'Assemblea generale può decidere di stabilirla in un altro luogo ubicato in uno degli Stati membri.

§3 L'Organizzazione è dotata di personalità giuridica. Ha segnatamente la capacità di stipulare contratti, di acquistare e alienare beni immobili e mobili nonché di stare in giudizio.

§4 L'Organizzazione, i membri del suo personale, gli esperti di cui si avvale ed i rappresentanti degli Stati Membri godono dei privilegi e delle immunità necessari per adempiere alla loro missione, alle condizioni definite nel Protocollo sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione, allegato alla Convenzione.

§5 Le relazioni fra l'Organizzazione e lo Stato dove quest'ultima ha la sede sono regolamentate in un Accordo di Sede.

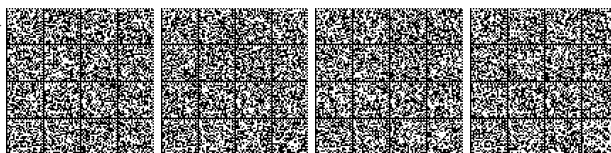
§6 Le lingue di lavoro dell'Organizzazione sono il francese, l'inglese ed il tedesco. L'Assemblea generale può introdurre altre lingue di lavoro.

Articolo 2
Scopo dell'Organizzazione

§1 L'Organizzazione ha lo scopo di favorire, migliorare e facilitare sotto ogni punto di vista il traffico internazionale ferroviario, in particolare:

a) istituendo regimi di diritto uniforme nei seguenti settori giuridici:

1. contratto relativo al trasporto di viaggiatori e di merci nel traffico internazionale diretto, ivi compresi i trasporti complementari che utilizzano altri mezzi di trasporto e che sono oggetto di un solo contratto;

2. contratto relativo all'utilizzazione di veicoli in quanto mezzo di trasporto nel traffico internazionale ferroviario;

3. contratto relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario;

4. trasporto di merci pericolose nel traffico internazionale ferroviario;

b) contribuendo, in considerazione di particolari interessi pubblici, ad eliminare il prima possibile gli ostacoli frapposti al passaggio di frontiera per il traffico internazionale ferroviario, nella misura in cui le cause di tali ostacoli sono di competenza degli Stati;

c) contribuendo all'interoperabilità ed all'armonizzazione tecnica nel settore ferroviario per la validazione delle norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi;

d) istituendo una procedura uniforme per l'ammissione tecnica del materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale;

e) vigilando sull'applicazione di tutte le regole e raccomandazioni stabilite in seno all'Organizzazione ;

f) sviluppando regimi di diritto uniforme, regole e procedure di cui ai capoversi da a) ad e) in considerazione dell'evoluzione giuridica, economica e tecnica.

§2 L'Organizzazione può:

a) nell'ambito degli scopi di cui al §1, elaborare altri regimi di diritto uniforme ;

b) istituire un quadro in cui gli Stati membri possano elaborare altre convenzioni internazionali volte a favorire, migliorare e facilitare il traffico internazionale ferroviario.

Articolo 3
Cooperazione internazionale

§1 Gli Stati membri s'impegnano a concentrare, in linea di massima, la loro cooperazione internazionale nel settore ferroviario in seno all'Organizzazione, purché vi sia compatibilità con i compiti che le sono conferiti in conformità agli articoli 2 e 4. Per conseguire questo scopo, gli Stati membri adotteranno tutti i provvedimenti necessari ed utili per l'adattamento delle convenzioni e degli accordi internazionali multilaterali di cui sono parti contraenti, purché tali convenzioni ed accordi riguardino la cooperazione internazionale nel settore ferroviario e trasferiscano ad altre organizzazioni governative o non governative le competenze che coincidono con i compiti attribuiti all'Organizzazione.

§2 Gli obblighi derivanti dal §1 per gli Stati membri, che sono altresì Membri delle Comunità europee o Stati Parti dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo non prevalgono sui loro obblighi in quanto Membri delle Comunità europee o Stati Parti dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo.

Articolo 4
Rilevazione e trasferimento di competenze

§1 Su decisione dell'Assemblea generale, l'Organizzazione è autorizzata a rilevare, in conformità con gli scopi definiti all'articolo 2, le competenze, risorse ed obblighi che le siano trasferite da altre organizzazioni internazionali in forza di accordi stipulati con tali organizzazioni.

§2 Previa decisione dell'Assemblea generale, l'Organizzazione può trasferire ad altre organizzazioni internazionali, competenze, risorse ed obblighi in forza di accordi stipulati con tali organizzazioni

§3 Con l'approvazione del Comitato amministrativo, l'Organizzazione può farsi carico di funzioni amministrative attinenti ai suoi scopi, che le sono affidate da uno Stato membro. Le spese dell'Organizzazione erogate per tali funzioni sono a carico dello Stato membro interessato.

Articolo 5
Obblighi particolari degli Stati membri

§1 Gli Stati membri concordano di adottare tutti i provvedimenti adeguati per facilitare ed accelerare il traffico internazionale ferroviario. A tal fine, ciascuno Stato membro s'impegna, per quanto possibile: a

a) eliminare ogni inutile procedura;

b) semplificare e normalizzare le formalità tuttora richieste;

c) semplificare i controlli di frontiera.

§2 Al fine di facilitare e migliorare il traffico internazionale ferroviario, gli Stati membri decidono di partecipare alla ricerca della maggiore uniformità possibile nei regolamenti, negli standards, nelle procedure e nei metodi organizzativi relativi ai veicoli ferroviari, al personale ferroviario, all'infrastruttura ferroviaria ed ai servizi ausiliari.

§3 Gli Stati membri convengono di agevolare la stipula di accordi fra gestori d'infrastruttura in modo da ottimizzare il traffico internazionale ferroviario .

Articolo 6
Regole uniformi

§1 Il traffico internazionale ferroviario e l'ammissione di materiale ferroviario da utilizzare nel traffico internazionale sono regolamentati , a condizione che non siano state fatte o emanate dichiarazioni e riserve in conformità all'articolo 42 §1, prima frase, da:

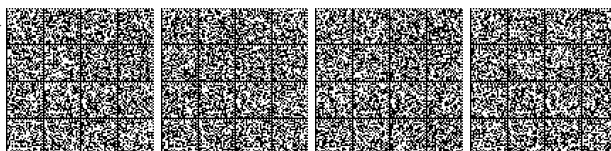
a) le "Regole uniformi relative al contratto di trasporto internazionale ferroviario dei viaggiatori (CIV) ", costituenti l'Appendice A della Convenzione;

b) le "Regole uniformi relative al contratto di trasporto internazionale delle merci (CIM)", costituenti l'Appendice B della Convenzione;

c) il "Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID) ", costituente l'Appendice C della Convenzione

d) le "Regole uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli nel traffico internazionale ferroviario (CUV)" costituenti l'Appendice D della Convenzione;

e) le "Regole uniformi relative al contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI)" costituenti l'Appendice E della Convenzione;

f) le "Regole uniformi relative alla convalida delle norme tecniche ed all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale ferroviario (APTU)" costituenti l'Appendice F della Convenzione;

g) le "Regole uniformi relative all'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale (ATMF) ", costituenti l'Appendice G della Convenzione;

h) altri regimi di diritto uniforme elaborati dall'Organizzazione in forza dell'articolo 2, §2, lettera a), costituenti altrettante Appendici della Convenzione
§2 Le Regole uniformi, il Regolamento ed i regimi enumerati al §1, compresi i loro Allegati, sono parte integrante della Convenzione.

Articolo 7
Definizione del concetto di <<Convenzione>>

Nelle disposizioni di seguito, il termine <<Convenzione>> include la Convenzione vera e propria, il Protocollo di cui all'articolo primo §4, e le Appendici di cui all'articolo 6, compresi i loro Allegati.

Titolo II

Disposizioni comuni

Articolo 8

Diritto nazionale

§ 1 Nell'interpretazione e nell’applicazione della Convenzione, si terrà conto del suo carattere di diritto internazionale e della necessità di favorire l'uniformità.

§ 2 In mancanza di disposizioni nella Convenzione, è applicabile il diritto nazionale.

§ 3 Per diritto nazionale s'intende il diritto dello Stato in cui l'avente diritto fa valere i propri diritti, incluse le regole relative al conflitto di leggi .

Articolo 9
Unità di conto

§ 1 L'unità di conto prevista dalle Appendici è il Diritto di emissione speciale come definito dal Fondo monetario internazionale2.

§ 2 Il valore, nel Diritto di emissione speciale, della moneta nazionale di uno Stato membro che è anche membro del Fondo monetario internazionale, è calcolato secondo il metodo applicato dal Fondo monetario internazionale per le proprie operazioni e transazioni.

§ 3 Il valore, nel Diritto di emissione speciale, della moneta nazionale di uno Stato membro che non è membro del Fondo monetario internazionale, è calcolato secondo modalità determinate da detto Stato. Questo calcolo deve esprimere in moneta nazionale un valore reale il più vicino possibile a quello che risulterebbe dall'applicazione del paragrafo 2.

§ 4 Gli Stati membri, ogni qualvolta avvenga un cambiamento nel loro metodo di calcolo o nel valore della loro moneta nazionale rispetto all'unità di conto, comunicano al Segretario generale il loro metodo di calcolo in conformità al paragrafo 3. Quest'ultimo notifica tali informazioni agli Stati membri.

§ 5 Un ammontare espresso in unità di conto è convertito nella moneta nazionale dello Stato del tribunale adito. La conversione si effettua secondo il valore della moneta corrispondente nel giorno della decisione giudiziaria o nel giorno concordato dalle parti.

Articolo 10
Disposizioni complementari

§ 1 Due o più Stati membri oppure due o più trasportatori possono decidere di comune accordo disposizioni complementari per l'esecuzione delle Regole uniformi CIV e delle Regole uniformi CIM senza tuttavia derogare a tali Regole uniformi.

§ 2 Le disposizioni complementari di cui al § 1 entrano in vigore e sono pubblicate nelle forme previste dalle leggi e dalle prescrizioni di ciascuno Stato. Le disposizioni complementari degli Stati e la loro entrata in vigore sono comunicate al Segretario generale dell'Organizzazione, il quale notifica tali informazioni agli altri Stati membri.

Articolo 11
Cauzione giudiziaria

La cauzione da fornire per garantire il pagamento delle spese processuali non può essere pretesa in occasione di azioni giudiziarie fondate sulle Regole uniformi CIV, le Regole uniformi CIM, le Regole uniformi CUV o le Regole uniformi CUI.

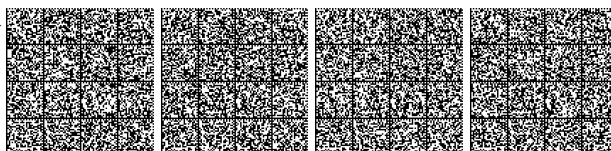
Articolo 12
Esecuzione di sentenze- Pignoramenti

§ 1 Qualora sentenze pronunciate in forza delle disposizioni della Convenzione, in contraddittorio o in contumacia da un giudice competente, siano divenute esecutive in base alle leggi applicate da tale giudice, esse acquisiscono efficacia esecutiva in ciascuno degli altri Stati membri, dopo l'espletamento degli adempimenti stabiliti nello Stato dove l'esecuzione deve aver luogo. Non è ammesso il riesame nel merito del caso. Queste disposizioni si applicano anche alle transazioni giudiziarie.

§ 2 Il § 1 non si applica né alle sentenze solo provvisoriamente esecutive, né alle condanne a risarcire danni, oltre alle spese processuali, pronunciate contro un richiedente per via del rigetto della sua domanda.

§3 I crediti derivanti da un trasporto soggetto alle Regole uniformi CIV o alle Regole uniformi CIM , a vantaggio di un 'impresa di trasporto su di un'altra impresa di trasporto che non dipende dallo stesso Stato membro, possono essere pignorati solo in forza di una decisione resa dall'autorità giudiziaria dello Stato membro da cui dipende l'impresa titolare dei crediti da pignorare.

§ 4 I crediti derivanti da un contratto soggetto alle Regole uniformi CUV o alle Regole uniformi CUI , possono essere pignorati solo in forza di una decisione resa dall'autorità giudiziaria dello Stato membro da cui dipende l'impresa titolare dei crediti da pignorare.

§ 5 I veicoli ferroviari possono essere sequestrati , su un territorio diverso da quello dello Stato membro in cui il detentore ha la propria sede sociale, solo in forza di una decisione resa dall'autorità giudiziaria di detto Stato. Il termine "detentore" indica colui che utilizza economicamente, in modo durevole, un veicolo ferroviario in quanto mezzo di trasporto , a prescindere se ne è proprietario o se ha il diritto di disporne.

Titolo III
Struttura e funzionamento

Articolo 13
Organi

§1 Il funzionamento dell'Organizzazione è assicurato dai seguenti organi :

a) Assemblea generale,

b) Comitato amministrativo,

c) Commissione di revisione,

d) Commissione di esperti per il trasporto delle merci pericolose (Commissione di esperti del RID),

e) Commissione per l’agevolazione ferroviaria,

f) Commissione di esperti tecnici,

g) Segretario generale.

§ 2 L'Assemblea generale può decidere la creazione a titolo temporaneo di altre commissioni per compiti specifici.

§ 3 Nella determinazione del quorum dell'Assemblea generale e delle Commissioni di cui al §1, lettere da c) ad f), non si tiene conto degli Stati membri che non hanno diritto di voto (articolo 14, § 5, articolo 26, § 7 o articolo 40, § 4).

§ 4 In linea di massima, la presidenza dell'Assemblea generale, la presidenza del Comitato amministrativo nonché la funzione di Segretario generale devono essere attribuite a cittadini di Stati membri diversi.

Articolo 14
Assemblea generale

§ 1 L'Assemblea generale si compone di tutti gli Stati membri.

§ 2 L'Assemblea generale:

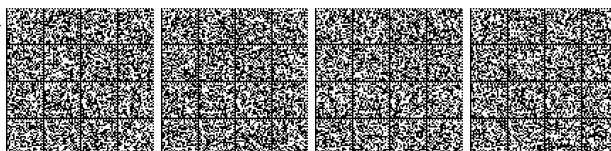
a) stabilisce il proprio regolamento interno;

b) designa i membri del Comitato amministrativo, nonché un membro supplente per ciascuno di essi ed elegge lo Stato membro che ne assicurerà la Presidenza (articolo 15 , §§ da 1 a 3);

c) elegge il Segretario generale (articolo 21, § 2);

d) emana direttive riguardanti l'attività del Comitato amministrativo e del Segretario generale;

e) fissa, per periodi di sei anni, l'ammontare massimo delle spese dell'Organizzazione in ogni periodo budgetario (articolo 25); in mancanza, emana per un periodo che non deve superare sei anni, direttive sulla limitazione di tali spese;

f) decide se la sede dell'Organizzazione deve essere stabilita in un altro luogo (articolo primo, § 2);

g) decide riguardo all'introduzione di altre lingue di lavoro (articolo primo, § 6);

h) decide sul rilevamento di altre competenze da parte dell'Organizzazione (articolo 4, §1) nonché sul trasferimento di competenze dall'Organizzazione ad un'altra organizzazione intergovernativa (articolo 4, § 2);

i) decide, se del caso, la creazione a titolo temporaneo di altre commissioni per compiti specifici (articolo 13, §2);

j) esamina se il comportamento di uno Stato debba essere considerato come tacita denuncia (articolo 26, § 7);

k) decide di affidare l'esecuzione della revisione dei conti ad uno Stato membro diverso dallo Stato di sede (articolo 27 , § 1);

l) decide su proposte volte a modificare la Convenzione (articolo 33, §§ 2 e 3);

m) decide in merito alle domande di adesione che le vengono presentate (articolo 37,§ 4)

n) decide sulle condizioni di adesione di un'organizzazione regionale d'integrazione economica (articolo 38, § 1);

o) decide in merito alle domande di associazione che le vengono sottoposte (articolo 39, § 1);

p) decide in merito allo scioglimento dell'Organizzazione e l'eventuale trasferimento delle proprie competenze ad un'altra organizzazione intergovernativa (articolo 43);

q) decide in merito ad altre questioni iscritte all'ordine del giorno.

§3 Il Segretario generale convoca l'Assemblea generale ogni tre anni o su richiesta sia di un terzo degli Stati membri sia del Comitato amministrativo, come pure nei casi di cui all'articolo 33, §§ 2 e 3 e all'articolo 37, §4. Egli invia agli Stati membri il progetto d'ordine del giorno, al più tardi tre mesi prima dell'apertura della sessione, secondo le modalità definite dal regolamento interno di cui al § 2, lettera a).

§4 All'Assemblea generale, il quorum (articolo 13, §3) è ottenuto quando la maggioranza degli Stati membri vi sono rappresentati. Uno Stato membro può farsi rappresentare da un altro Stato membro; tuttavia uno Stato non può rappresentare più di un altro Stato.

§5 In caso di votazione dell'Assemblea generale relativa a modifiche delle Appendici della Convenzione, gli Stati membri che hanno fatto, in conformità all'articolo 42, § 1, prima frase, una dichiarazione relativa all'Appendice pertinente, non hanno diritto di voto.

§6 L'Assemblea generale prende le sue decisioni a maggioranza degli Stati membri rappresentati al momento della votazione, salvo nei casi del § 2, lettere e), f), g), h), l) e p) e nel caso dell'articolo 34, § 6 , per i quali è richiesta la maggioranza di due terzi. Tuttavia, nel caso del § 2, lettera l), la maggioranza di due terzi è richiesta solo ove si tratti di proposte volte a modificare la Convenzione vera e propria, ad eccezione degli articoli 9 e 27, §§ da 2 a 10, nonché il Protocollo di cui all'articolo primo, § 4.

§7 Su invito del Segretario generale, emanato di comune accordo con la maggioranza degli Stati membri,

a) Stati non membri dell'Organizzazione,

b) Organizzazioni ed associazioni internazionali competenti su questioni riguardanti le attività dell'Organizzazione o che si occupano di problemi iscritti all'ordine del giorno,

possono partecipare, con voto consultivo, alle sessioni dell'Assemblea generale.

Articolo 15
Comitato amministrativo

§1 Il Comitato amministrativo si compone di un terzo degli Stati membri.

§2 I membri del Comitato ed un membro supplente per ciascuno di essi, nonché lo Stato membro che presiede sono designati per tre anni. La composizione del Comitato è determinata per ciascun periodo tenendo conto segnatamente di un'equa ripartizione geografica. Un membro supplente divenuto membro del Comitato in un determinato periodo deve essere designato come membro del Comitato per il periodo successivo.

§3 In caso di seggio vacante, di sospensione del diritto di voto di un membro o in caso di assenza di un membro in due sessioni consecutive del Comitato, senza che questi si faccia rappresentare da un altro membro in conformità al § 6, il membro supplente designato dall'Assemblea generale ne esercita le funzioni per il rimanente periodo.

§ 4 A prescindere dal caso previsto al § 3, nessuno Stato membro può far parte del Comitato per più di due periodi consecutivi ed interi.

§ 5 Il Comitato

a) stabilisce il proprio regolamento interno;

b) conclude l'accordo di sede;

c) stabilisce lo statuto del personale dell'Organizzazione;

d) nomina, tenendo conto della competenza dei candidati e di un'equa ripartizione geografica, gli alti funzionari dell'Organizzazione;

e) stabilisce un regolamento concernente le finanze e la contabilità dell'Organizzazione;

f) approva il programma di lavoro, il bilancio preventivo, il rapporto di gestione ed i conti dell'Organizzazione ;

g) fissa, in base ai conti approvati, i contributi definitivi dovuti dagli Stati membri in conformità all'articolo 26 per i due anni civili trascorsi, nonché l'ammontare dell'anticipo di tesoreria dovuta dagli Stati membri in conformità all'articolo 26 §5 per l'anno in corso e per il successivo anno civile;

h) determina le competenze dell'Organizzazione che riguardano tutti gli Stati membri o solo alcuni degli Stati membri, nonché le spese che, di conseguenza, sono a carico di tali Stati membri (articolo 26, § 4);

i) stabilisce l'ammontare delle specifiche remunerazioni (articolo 26, § 11);

j) impartisce direttive speciali per la verifica dei conti (articolo 27, § 1);

k) approva l'assunzione di funzioni amministrative da parte dell'Organizzazione (articolo 4 §3) e stabilisce i contributi specifici dovuti dallo Stato membro interessato;

l) comunica agli Stati membri il rapporto di gestione, l'estratto dei conti annuali nonché le proprie decisioni e raccomandazioni;

m) stabilisce e comunica agli Stati membri, in vista dell'Assemblea generale incaricata di determinare la sua composizione, non oltre due mesi prima dell'apertura della sessione, un rapporto sulla propria attività, nonché proposte relative al proprio rinnovamento (articolo 14, §2, lettera b);

n) controlla la gestione del Segretario generale;

o) vigila affinché il Segretario generale applichi correttamente la convenzione ed esegua le decisioni adottate da altri organi; a tal fine il Comitato può prendere tutti i provvedimenti atti a migliorare l'applicazione della Convenzione e delle suddette decisioni;

p) esprime pareri motivati sulle questioni che possono interessare l'attività dell'Organizzazione e che gli sono sottoposte da uno Stato membro o dal Segretario generale;

q) dirime le controversie fra uno Stato membro ed il Segretario generale tenendo conto della sua funzione di depositario (articolo 36, §2);

r) decide sulle richieste di sospensione della qualità di membro (articolo 40).

§ 6 Nel Comitato, il quorum è raggiunto quando due terzi dei suoi membri vi sono rappresentati. Un membro può farsi rappresentare da un altro membro; tuttavia un membro non può rappresentare più di un altro membro.

§7 Il Comitato prende le sue decisioni a maggioranza dei membri rappresentati al momento del voto.

§ 8 Salvo diversa decisione, il Comitato si riunisce presso la sede dell'Organizzazione. I processi verbali delle sessioni sono inviati a tutti gli Stati membri.

§ 9 Il presidente del Comitato:

a) convoca il Comitato almeno una volta l'anno , nonché a richiesta sia di quattro suoi membri, sia del Segretario generale;

c) indirizza ai membri del Comitato il progetto d'ordine del giorno;

d) tratta, nei limiti ed alle condizioni definite nel regolamento interno del Comitato, le questioni urgenti esposte nell'intervallo fra le sessioni;

e) firma l'accordo di sede previsto al § 5, lettera b).

§ 10 Il Comitato può, nei limiti delle proprie competenze, incaricare il presidente di eseguire alcuni compiti specifici.

Articolo 16
Commissioni

§ 1 Le Commissioni di cui all'articolo 13, § 1, lettere da c) ad f) e § 2 si compongono in linea di massima di tutti gli Stati membri. Quando la Commissione di revisione, la Commissione di esperti del RID o la Commissione di esperti tecnici deliberano e decidono nell'ambito delle loro competenze su modifiche delle Appendici della Convenzione, gli Stati membri che hanno rilasciato in conformità all'articolo 42, § 1, prima frase, una dichiarazione sulle Appendici in oggetto, non siedono nella relativa Commissione.

§ 2 Il Segretario generale convoca le Commissioni sia per iniziativa propria, sia a richiesta di cinque Stati membri, sia a richiesta del Comitato amministrativo. Il Segretario generale invia il progetto d'ordine del giorno agli Stati membri non oltre due mesi prima dell'apertura della sessione.

§ 3 Uno Stato membro può farsi rappresentare da un altro Stato membro: tuttavia, uno Stato non può rappresentare più di altri due Stati.

§4 Ciascuno Stato membro rappresentato ha diritto ad un voto. Una proposta è adottata se il numero di voti positivi è:

a) almeno pari al terzo del numero di Stati membri rappresentati al momento del voto e

b) superiore al numero di voti negativi.

§ 5 Dietro invito del Segretario generale deciso di comune accordo con la maggioranza degli Stati membri,

a) Stati non membri dell'Organizzazione,

b) Stati membri che tuttavia non sono membri delle Commissioni competenti;

c) organizzazioni ed associazioni internazionali competenti su questioni riguardanti le attività dell'Organizzazione o che si occupano di problemi iscritti all'ordine del giorno,

possono partecipare con un voto consultivo alle sessioni delle Commissioni.

§ 6 Le Commissioni eleggono per ciascuna sessione o per un determinato periodo, un presidente ed uno o più vice presidenti.

§ 7 Le deliberazioni hanno luogo nelle lingue di lavoro. Gli interventi presentati in seduta in una delle lingue di lavoro, sono tradotti per l'essenziale nelle altre lingue di lavoro, le proposte e le decisioni sono tradotte integralmente.

§ 8 I processi verbali riassumono le deliberazioni. Le proposte e le decisioni sono riprodotte integralmente . Per ciò che concerne le decisioni solo il testo francese fa fede. I processi verbali sono distribuiti a tutti gli Stati membri.

§ 9 Le Commissioni possono creare gruppi di lavoro incaricati di trattare determinate questioni.

§ 10 Le Commissioni si dotano di un regolamento interno.

Articolo 17
Commissione di revisione

§ 1 La Commissione di revisione:

a) decide, in conformità all'articolo 33, § 4, sulle proposte volte a modificare la Convenzione;

b) esamina le proposte da sottoporre per decisione, in conformità all'articolo 33, § 2, all'Assemblea generale.

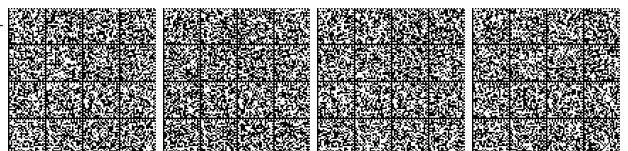
§ 2 Nella Commissione di revisione il quorum è raggiunto quando la maggioranza degli Stati membri vi sono rappresentati.

Articolo 18
Commissione di esperti del RID

§ 1 La Commissione di esperti del RID decide, in conformità all'articolo 33, § 5 sulle proposte volte a modificare la Convenzione.

§ 2 Nella Commissione di esperti del RID, il quorum (articolo 13, § 3) è raggiunto quando un terzo degli Stati membri vi è rappresentato.

Articolo 19
Commissione di facilitazione ferroviaria

§ 1 La Commissione di facilitazione ferroviaria :

a) si pronuncia su tutte le questioni volte a facilitare l'attraversamento delle frontiere nel traffico internazionale ferroviario;

b) raccomanda norme , metodi, procedure e prassi relative alla facilitazione ferroviaria.

§ 2 Nella Commissione di facilitazione ferroviaria, il quorum (articolo 13, § 3) è raggiunto quando un terzo degli Stati membri vi è rappresentato.

Articolo 20
Commissione di esperti tecnici

§ 1 La Commissione di esperti tecnici:

a) decide, in conformità all'articolo 5 delle Regole uniformi APTU, sulla validazione di una norma tecnica relativa al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale;

b) decide, in conformità all'articolo 6 delle Regole uniformi APTU, sull'adozione di una prescrizione tecnica uniforme relativa alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione o ad una procedura concernente il materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale;

c) vigila sull'applicazione di norme tecniche e di prescrizioni tecniche uniformi relative al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale ferroviario, ed esamina il loro sviluppo in previsione della loro validazione o adozione, in conformità alle procedure previste agli articoli 5 e 6 delle Regole uniformi APTU;

d) decide in conformità all'articolo 33 § 6; riguardo a proposte volte a modificare la Convenzione;

e) tratta tutti gli altri affari che le sono attribuiti in conformità alle Regole uniformi APTU ed alle Regole uniformi ATMF.

§ 2 Nella Commissione di esperti tecnici, il quorum (articolo 13, §3) è raggiunto quando la metà degli Stati membri ai sensi dell'articolo 16 § 1 vi sono rappresentati. Al momento dell'adozione di decisioni sulle disposizioni degli Allegati delle Regole uniformi APTU, gli Stati membri che hanno formulato un'obiezione in conformità all'articolo 35 § 4 riguardo alle disposizioni in oggetto o che hanno reso una dichiarazione in conformità all'articolo 9, § 1 delle Regole uniformi APTU, non hanno diritto di voto.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può sia convalidare le norme tecniche o adottare prescrizioni tecniche uniformi, sia rifiutare di convalidarle o di adottarle; essa non può in alcun caso modificarle.

Articolo 21
Segretario generale

§ 1 Il Segretario generale assume le funzioni di segretariato dell'Organizzazione.

§ 2 Il Segretario generale è eletto dall'Assemblea generale per un periodo di tre anni rinnovabile al massimo due volte .

§3 Il Segretario generale deve in particolare :

a) assumersi le funzioni di depositario (articolo 36);

b) rappresentare l'Organizzazione verso l'esterno;

c) comunicare agli Stati membri (articolo 34, § 1; articolo 35, §1) le decisioni prese dall'Assemblea generale e dalle Commissioni;

d) eseguire i compiti che gli sono affidati dagli altri organi dell'Organizzazione;

e) istruire le proposte di Stati membri volte a modificare la Convenzione, avvalendosi se del caso dell'assistenza di esperti;

f) convocare l'Assemblea generale e le Commissioni (articolo.14, § 3; articolo 16, § 2);

g) inviare agli Stati membri, in tempo utile, i documenti necessari per le sessioni dei vari organi;

h) elaborare il programma di lavoro, il progetto di bilancio preventivo ed il rapporto di gestione dell'Organizzazione e sottoporli all'approvazione del Comitato amministrativo (articolo 25);

i) gestire le finanze dell'Organizzazione nell'ambito del bilancio preventivo approvato;

j) cercare, su richiesta di una delle parti in causa, fornendo la propria mediazione, di dirimere le controversie fra le parti, originate dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione;

k) emanare a richiesta di tutte le parti in causa, un parere sulle controversie originate dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione;

l) assumere le funzioni che gli sono conferite dal Titolo V;

m) ricevere le comunicazioni fatte dagli Stati membri, dalle organizzazioni e dalle associazioni internazionali di cui all'articolo 16, §5 e dalle imprese (trasportatori, gestori d'infrastruttura ecc.) che partecipano al traffico internazionale ferroviario e notificarle, se del caso, agli altri Stati membri, organizzazioni ed associazioni internazionali, nonché alle imprese;

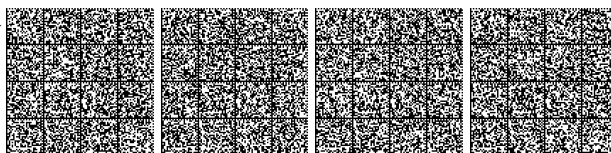
n) dirigere il personale dell'Organizzazione ;

o) informare in tempo utile gli Stati membri riguardo a posti vacanti nei ruoli dell' dell'Organizzazione;

p) aggiornare e pubblicare le liste delle linee di cui all'articolo 24.

§ 4 Il Segretario generale può di sua iniziativa presentare proposte volte a modificare la Convenzione.

Articolo 22
Personale dell'Organizzazione

I diritti e gli obblighi del personale dell'Organizzazione sono determinati dallo statuto del personale stabilito dal Comitato amministrativo in conformità all'articolo 15, § 5, lettera c).

Articolo 23
Bollettino

§ 1 L'Organizzazione pubblica un bollettino che contiene le comunicazioni ufficiali nonché quelle necessarie ed utili ai fini dell'applicazione della Convenzione.

§ 2 Le comunicazioni spettanti al Segretario generale in virtù della Convenzione possono, se del caso, essere effettuate sotto forma di una pubblicazione nel bollettino.

Articolo 24
Liste delle linee

§ 1 Le linee marittime e di navigazione interna, di cui agli articoli primi delle Regole uniformi CIV e delle Regole uniformi CIM, sulle quali si effettuano trasporti che sono oggetto di un solo contratto di trasporto, in aggiunta ad un trasporto ferroviario, sono iscritte in due liste:

a) lista delle linee marittime e di navigazione interna CIV,

b) lista delle linee marittime e di navigazione interna CIM,

§ 2 Le linee ferroviarie di uno Stato membro che ha formulato una riserva in conformità all'articolo primo, § 6 delle Regole uniformi CIV o in conformità all'articolo primo, § 6 delle Regole uniformi CIM sono iscritte in due liste in conformità a tale riserva:

a) lista delle linee ferroviarie CIV,

b) lista delle linee ferroviarie CIM

§ 3 Gli Stati membri inviano al Segretario generale le loro comunicazioni relative all'iscrizione o alla radiazione delle linee di cui ai §§ 1 e 2. Le linee marittime e di navigazione interna di cui al § 1, nel caso in cui collegano Stati membri, possono essere iscritte solo previo accordo di questi Stati; per la radiazione di una tale linea, è sufficiente la comunicazione di uno solo di questi Stati.

§ 4 Il Segretario generale notifica l'iscrizione o la radiazione di una linea a tutti gli Stati membri.

§ 5 I trasporti sulle linee marittime e di navigazione interna di cui al § 1 ed i trasporti sulle linee ferroviarie di cui al § 2 sono soggetti alle disposizioni della Convenzione scaduto un mese dalla data di notifica dell'iscrizione, da parte del Segretario generale. Tale linea cessa di essere sottoposta alle disposizioni della Convenzione scaduti tre mesi dalla data di notifica della radiazione da parte del Segretario generale, salvo per quanto riguarda i trasporti in corso non ancora terminati.

Titolo IV

Finanze

Articolo 25

Programma di lavoro. Bilancio preventivo. Conti. Relazione sulla gestione

§ 1 Il programma di lavoro, il bilancio preventivo ed i conti dell'Organizzazione coprono un periodo di due anni civili.

§ 2 Almeno ogni due anni, l'Organizzazione pubblica un rapporto di gestione.

§ 3 L'ammontare delle spese dell'Organizzazione è stabilito, per ciascun periodo di bilancio preventivo, dal Comitato amministrativo, su proposta del Segretario generale .

Articolo 26
Finanziamento delle spese

§ 1 Fatti salvi i §§ 2 a 4, le spese dell'Organizzazione non coperte da altri proventi, sono a carico degli Stati membri per due quinti, in base alla chiave di ripartizione dei contributi dell'ordinamento delle Nazioni Unite, e per tre quinti proporzionalmente alla lunghezza totale delle infrastrutture ferroviarie e delle linee marittime e di navigazione interna iscritte, in conformità all'articolo 24 , § 1 . Tuttavia le linee marittime e di navigazione interna sono calcolate solo per metà della loro lunghezza.

§ 2 Quando uno Stato membro ha formulato una riserva in conformità all'articolo primo, § 6 delle Regole uniformi CIV o in conformità all'articolo primo, § 6 delle Regole uniformi CIM , la formula di contribuzione, di cui al §1, si applica come segue:

a) in luogo della lunghezza totale delle infrastrutture ferroviarie sul territorio di questo Stato membro, si tiene conto solo della lunghezza delle linee ferroviarie iscritte in conformità all'articolo 24, § 2;

b) la quota contributiva, secondo l'ordinamento delle Nazioni Unite, è calcolata proporzionalmente alla lunghezza delle linee iscritte in conformità all'articolo 24, §§ 1 e 2 rispetto alla lunghezza totale delle infrastrutture ferroviarie sul territorio di questo Stato membro ed a quella delle linee iscritte in conformità all'articolo 24, § 1; essa non può in alcun caso essere inferiore allo 0,01 per cento.

§ 3 Ciascuno Stato membro si fa carico almeno dello 0,25 per cento e al massimo del 15 per cento dei contributi.

§ 4 Il Comitato amministrativo determina le competenze dell'Organizzazione che concernono:

a) tutti gli Stati membri a parità, nonché le spese sostenute da tutti gli Stati membri secondo la formula, di cui al §1;

b) solamente alcuni di tali Stati membri e le spese sostenute da detti Stati membri secondo la stessa formula.

Il § 3 si applica per analogia. Tali disposizioni non pregiudicano l'articolo 4, § 3.

§ 5 I contributi degli Stati membri alle spese dell'Organizzazione sono dovuti sotto forma di anticipi di tesoreria pagabili in due acconti non oltre il 31 ottobre di ciascuno dei due anni inclusi nel bilancio preventivo. L'anticipo di tesoreria è stabilito in base ai contributi dei due anni precedenti definitivamente dovuti.

§ 6 Nell'inviare agli Stati membri il rapporto di gestione ed il rendiconto, il Segretario generale comunica l'ammontare definitivo del contributo per i due anni civili trascorsi, nonché l'importo dell'anticipo di tesoreria per i successivi due anni civili.

§ 7 Dopo il 31 dicembre dell'anno in cui avviene la comunicazione del Segretario generale in conformità al § 6, le somme dovute per i due anni civili trascorsi sono gravate di interessi in ragione del 5 per cento annuo. Se uno Stato membro non ha pagato la sua quota contributiva un anno dopo tale data, il suo diritto di voto è sospeso fino a quando non adempie all'obbligo di pagamento. Allo scadere di un termine supplementare di due anni, l'Assemblea generale considera se il

comportamento di detto Stato debba essere ritenuto come una tacita denuncia della Convenzione e fissa, se del caso, la data in cui ciò avrà effetto

§ 8 I contributi scaduti rimangono dovuti nei casi di denuncia in virtù del §7 o dell'articolo 41, nonché nei casi di sospensione del diritto di voto di cui all'articolo 40, § 4, lettera b).

§ 9 Gli importi non recuperati sono finanziati con risorse dell'Organizzazione.

§ 10 Lo Stato membro che ha denunciato la Convenzione può ridivenire Stato membro per adesione, a condizione che abbia pagato gli importi di cui è debitore.

§ 11 L'Organizzazione percepisce una remunerazione per coprire spese particolari risultanti dalle attività previste all'articolo 21, § 3, lettere da j) ad l). Nei casi previsti all'articolo 21, § 3 lettere j) e k) tale remunerazione è stabilita dal Comitato amministrativo, su proposta del Segretario generale; nel caso previsto all'articolo 21, § 3, lettera l) , è applicabile l'articolo 31 § 3.

Articolo 27
Verifica dei conti

§ 1 Salvo diversa decisione dell'Assemblea generale, adottata in forza dell'articolo 14, § 2, lettera k) , la verifica dei conti è effettuata dallo Stato di sede secondo le regole del presente articolo e, fatta salva ogni direttiva speciale del Comitato amministrativo , in conformità con il regolamento sulle finanze e la contabilità dell'Organizzazione (articolo 15, § 5, lettera e)).

§ 2 Il revisore verifica i conti dell'Organizzazione, compresi tutti i fondi fiduciari ed i conti speciali, nel modo che ritiene necessario, per assicurarsi:

a) che gli stati finanziari siano conformi ai registri ed alla contabilità dell'Organizzazione;

b) che le operazioni finanziarie di cui le situazioni rendono conto sono state svolte in conformità alle regole ed ai regolamenti, alle disposizioni budgetarie ed alle altre direttive dell'Organizzazione;

c) che i valori ed il denaro contante depositato in banca o in cassa, siano stati sia verificati mediante certificati ricevuti direttamente dai depositari, sia effettivamente calcolati;

d) che i controlli interni, compresa la revisione interna dei conti, siano adeguati;

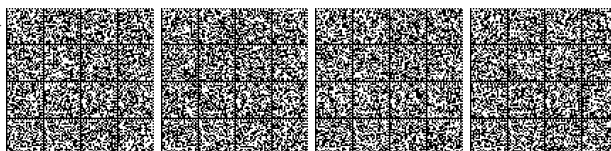
e) che tutti gli elementi dell'attivo e del passivo, nonché tutte le eccedenze ed i deficit siano stati contabilizzati secondo procedure che ritiene soddisfacenti.

§ 3 Il Revisore ha libero accesso in qualsiasi momento a tutti i registri, atti, documenti contabili e altre informazioni di cui ritiene di aver bisogno.

§ 4 Nel suo rapporto sulle operazioni finanziarie, il Revisore menziona:

a) la natura e la portata della revisione effettuata;

b) gli elementi connessi alla completezza o all'esattezza dei conti, ivi compreso, se del caso:

1. le informazioni necessarie per una corretta interpretazione e valutazione dei conti;
2. ogni importo che avrebbe dovuto essere riscosso ma che non è stato incluso nei conti;
3. ogni importo che è stato oggetto di un impegno di spesa regolare o condizionale, e che non è stato contabilizzato oppure non è stato preso in considerazione nelle situazioni finanziarie,
4. le spese non comprovate da documenti giustificativi sufficienti,

5. la tenuta di registri contabili in buona e debita forma; occorre rilevare i casi in cui la presentazione concreta delle situazioni finanziarie si discosta dai principi contabili generalmente riconosciuti e costantemente applicati;

c) le altre questioni riguardo alle quali occorre richiamare l'attenzione del Comitato Amministrativo, ad esempio:

1. i casi di frode o di presunta frode;
2. lo spreco, l'utilizzazione abusiva di fondi o di altri averi dell'Organizzazione (quand'anche i conti relativi all'operazione effettuata fossero in regola);
3.le spese che rischiano di comportare ulteriori notevoli costi per l'Organizzazione,
4. qualsiasi irregolarità, generale o particolare, del sistema di controllo delle entrate e delle uscite o delle forniture e del materiale,
5. le spese non conformi agli intendimenti del Comitato amministrativo, tenendo conto dei bonifici debitamente autorizzati nell'ambito del bilancio preventivo,
6. il superamento dei limiti dei crediti, in considerazione delle modifiche risultanti da bonifici debitamente autorizzati nell'ambito del bilancio preventivo,
7. le spese non conformi alle autorizzazioni che le disciplinano;

d) l'esattezza o l'inesattezza dei conti relativi alle forniture e al materiale, stabilita in base all'inventario e all'esame dei registri.

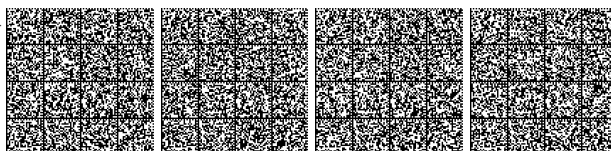
Inoltre il rapporto può riferire di operazioni contabilizzate durante un precedente periodo budgetario e per le quali nuove informazioni sono state ottenute, o di operazioni da effettuarsi in un ulteriore periodo budgetario, riguardo alle quali appare opportuno informare in anticipo il Comitato amministrativo.

§ 5 Il Revisore comunica al Comitato Amministrativo e al Segretario generale gli accertamenti fatti durante la verifica. Egli può inoltre presentare qualsiasi osservazione che ritiene appropriata sul rapporto finanziario del Segretario generale.

Titolo V
Arbitrato

Articolo 28
Competenza

§ 1 Le liti fra Stati membri derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione, nonché le liti fra Stati membri e l'Organizzazione, derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione del Protocollo sui privilegi e le immunità, possono essere sottoposte, a richiesta di una delle parti, ad un Tribunale arbitrale. Le parti determinano liberamente la composizione del Tribunale arbitrale e la procedura arbitrale.

§ 2 Le altre liti derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della Convenzione e delle altre Convenzioni elaborate dall'Organizzazione in conformità all'articolo 2, § 2, se non sono

state risolte in via amichevole o sottoposte alla decisione dei tribunali ordinari, possono, mediante accordo fra le parti interessate, essere sottoposte ad un Tribunale arbitrale. Gli articoli da 29 a 32 si applicano per la composizione del tribunale arbitrale e per la procedura arbitrale.

§ 3 Ciascun Stato può, quando presenta una richiesta di adesione alla Convenzione, riservarsi il diritto di non applicare, in tutto o in parte i §§ 1 e 2.

§ 4 Lo Stato che ha formulato una riserva una riserva in virtù del § 3 può rinunciarvi in qualsiasi momento, informandone il depositario. Tale rinuncia ha effetto un mese dopo la data in cui il depositario ne informa gli Stati membri.

Articolo 29
Compromesso. Cancelliere

Le Parti concludono un compromesso che specifica in particolare :

a) l'oggetto della controversia;

b) la composizione del tribunale ed i termini concordati per la nomina dell'arbitro o degli arbitri,

c) il luogo convenuto come sede del Tribunale.

Il compromesso deve essere comunicato al Segretario generale il quale assume le funzioni di cancelliere.

Articolo 30
Arbitri

§ 1 Una lista di arbitri è compilata ed aggiornata dal Segretario generale. Ogni Stato membro può far iscrivere sulla lista di arbitri due suoi cittadini.

§ 2 Il Tribunale arbitrale si compone di uno, tre o cinque arbitri, in conformità al compromesso. Gli arbitri sono selezionati fra le persone che figurano sulla lista di cui al § 1. Tuttavia, se il compromesso prevede cinque arbitri, ciascuna delle parti può scegliere un arbitro a prescindere dalla lista Se il compromesso prevede un arbitro unico, quest' ultimo è selezionato di comune accordo dalle parti. Se il compromesso prevede tre o cinque arbitri, ciascuna delle parti sceglie uno o due arbitri, a seconda dei casi; questi ultimi designano di comune accordo il terzo o il quinto arbitro, il quale presiede il Tribunale arbitrale. In caso di disaccordo fra le parti riguardo alla designazione dell'arbitro unico, o fra gli arbitri selezionati sulla designazione del terzo o del quinto arbitro, è il Segretario generale che provvede a tale designazione.

§ 3 L'arbitro unico, il terzo o il quinto arbitro devono essere di nazionalità diversa da quella delle parti, a meno che queste ultime non abbiano la stessa nazionalità.

§ 4 L'intervento nella controversia di una parte terza non ha effetti sulla composizione del tribunale arbitrale.

Articolo 31
Procedura. Spese

§ 1 Il Tribunale arbitrale decide in merito alla procedura da seguire, tenendo conto segnatamente delle seguenti disposizioni:

a) istruisce e giudica le cause in base agli elementi forniti dalle parti, senza tuttavia essere vincolato, quando è chiamato a stabilire il diritto, dalle interpretazioni di queste ultime;

b) non può accordare di più o altro rispetto a quanto richiesto nelle conclusioni del richiedente, né meno di quanto il convenuto abbia riconosciuto come dovuto;

d) la sentenza arbitrale debitamente motivata è redatta dal tribunale arbitrale e notificata alle parti dal Segretario generale;

e) salvo disposizione contraria di diritto imperativo del luogo dove risiede il Tribunale arbitrale, e con riserva di accordo contrario delle parti, la sentenza arbitrale è definitiva.

§2 Gli onorari degli arbitri sono stabiliti dal Segretario generale.

§3 La sentenza arbitrale fissa i costi e le spese processuali e ne stabilisce la ripartizione fra le parti, come pure la ripartizione degli onorari degli arbitri.

Articolo 32
Prescrizione. Forza esecutiva

§ 1 L'attivazione della procedura arbitrale ha, per quanto riguarda l'interruzione della prescrizione, lo stesso effetto di quello previsto dal diritto materiale applicabile per intentare l'azione dinanzi al giudice ordinario.

§ 2 La decisione del Tribunale arbitrale acquisisce esecutività in ciascuno degli Stati membri, una volta espletati gli adempimenti previsti nello Stato dove l'esecuzione deve aver luogo. Non è ammessa una revisione del merito della questione.

Titolo VI
Modifica della Convenzione

Articolo 33
Competenza

§ 1 Il Segretario generale informa immediatamente gli Stati membri di ogni proposta volta a modificare la Convenzione che gli è stata comunicata dagli Stati membri o che ha egli stesso elaborato.

§ 2 L'Assemblea generale decide sulle proposte volte a modificare la Convenzione a condizione che i §§ da 4 a 6 non prevedano una diversa competenza.

§3 Quando una proposta di modifica viene portata all'Assemblea generale, questa può decidere, con la maggioranza di cui all'articolo 14, §6, che una tale proposta presenta un carattere di stretta connessione con una o più disposizioni delle Appendici della Convenzione. In questo caso, come anche nei casi di cui ai §§ da 4 a 6, seconde frasi, l'Assemblea generale è ugualmente legittimata a decidere sulla modifica di questa o di queste disposizioni delle Appendici.

§ 4 Con riserva delle decisioni dell'Assemblea generale, adottate secondo il § 3, prima frase, la Commissione di revisione decide sulle proposte volte a modificare:

a) gli articoli 9 e 27, §§ da 2 a 10;

b) le Regole uniformi CIV, ad eccezione degli articoli 1°, 2,5,.6,16, 26 a 39, 41 a 53 e 56 a 60;

c) le Regole uniformi CIM, ad eccezione degli articoli 1°, 5, 6, §§ 1 e 2, degli articoli 8,12,13 § 2, 13, § 2, degli articoli 14,15, §§ 2 e 3, dell'articolo 19 ,§§ 6 e 7 , nonché degli articoli 23 a 27, 30 a 33, 36 a 41 e 44 a 48;

d) le Regole uniformi CUV, ad eccezione degli articoli 1°, 4, 5 e 7 a 12;

e) le Regole uniformi CUI, ad eccezione degli articoli 1°, 2, 4, 8 a 15, 17 a 19, 21, 23 a 25;

f) le Regole uniformi APTU, ad eccezione degli articoli 1°, 3 e 9 a 11 nonché gli Allegati a tali Regole uniformi;

g) le Regole uniformi ATMF, ad eccezione degli articoli 1°, 3 e 9.

Quando delle proposte di modifica sono sottoposte alla Commissione di revisione in conformità alle lettere da a) a g), un terzo degli Stati rappresentati nella Commissione può esigere che tali proposte siano sottoposte all'Assemblea generale per decisione.

§ 5 La Commissione di esperti del RID decide sulle proposte volte a modificare il Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose (RID). Quando tali proposte sono sottoposte alla Commissione di esperti del RID, un terzo degli Stati rappresentati nella Commissione può esigere che tali proposte siano sottoposte all'Assemblea generale per decisione.

§ 6 La Commissione di esperti tecnici decide sulle proposte volte a modificare gli Allegati delle Regole uniformi APTU. Quando tali proposte sono sottoposte alla Commissione di esperti tecnici, un terzo degli Stati rappresentati nella Commissione può esigere che tali proposte siano sottoposte all'Assemblea generale per decisione.

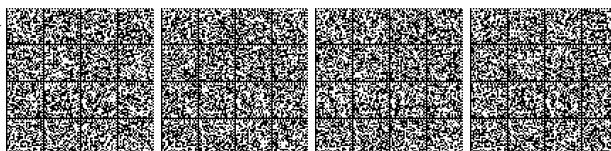
Articolo 34
Decisioni dell'Assemblea generale

§ 1 Le modifiche della Convenzione decise dall'Assemblea generale sono notificate dal

Segretario generale agli Stati membri.

§ 2 Le modifiche della Convenzione propriamente detta, decise dall'Assemblea generale entrano in vigore dodici mesi dopo la loro approvazione da parte di due terzi degli Stati membri, per tutti gli Stati membri ad eccezione di quelli che, prima dell'entrata in vigore di tali modifiche, hanno dichiarato di non approvarle.

§ 3 Le modifiche delle Appendici della Convenzione, decise dall'Assemblea generale, entrano in vigore, dodici mesi dopo la loro approvazione da parte della metà degli Stati che non hanno reso una dichiarazione conformemente all’articolo 42, §1, prima frase, per tutti gli Stati membri ad eccezione di quelli che, prima dell'entrata in vigore di tali modifiche, abbiano dichiarato di non approvarle e di quelli che abbiano reso una dichiarazione conformemente all'articolo 42, § 1, prima frase.

§ 4 Gli Stati membri inviano al Segretario generale le loro notifiche relative all'approvazione delle modifiche della Convenzione decise dall'Assemblea generale nonché le loro dichiarazioni di non approvazione di tali modifiche. Il Segretario generale ne informa gli altri Stati membri.

§ 5 Il termine di cui ai §§ 2 e 3 decorre dal giorno in cui il Segretario generale ha notificato che le condizioni per l'entrata in vigore delle modifiche sono soddisfatte.

§ 6 L'Assemblea generale può specificare, al momento dell'adozione di una modifica, che la portata di quest'ultima è tale che ogni Stato membro il quale abbia reso la dichiarazione di cui al § 2 o al § 3 e non abbia approvato la modifica entro diciotto mesi dalla sua entrata in vigore cesserà, alla scadenza di questo termine, di essere Stato membro dell'Organizzazione.

§ 7 Quando le decisioni dell'Assemblea generale riguardano le Appendici della Convenzione, l'applicazione dell'Appendice in oggetto è integralmente sospesa dal momento dell'entrata in vigore delle decisioni, relativamente al traffico con e tra gli Stati membri che, in conformità al § 3, si sono opposti alle decisioni nei termini fissati. Il Segretario generale notifica agli Stati membri tale sospensione, che avrà fine allo scadere di un mese dalla data in cui il Segretario generale ha notificato agli altri Stati membri la fine dell'opposizione .

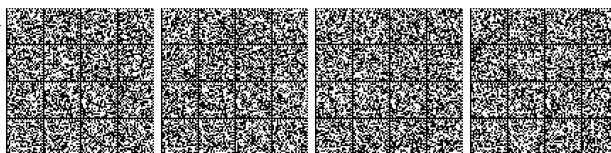
Articolo 35
Decisioni delle Commissioni

§ 1 Le modifiche della Convenzione decise dalle Commissioni sono notificate dal Segretario generale agli Stati membri.

§ 2 Le modifiche della Convenzione stessa, decise dalla Commissione di revisione, entrano in vigore per tutti gli Stati membri il primo giorno del dodicesimo mese successivo a quello in cui il Segretario generale le ha notificate agli Stati membri. Gli Stati membri possono formulare un'obiezione nei quattro mesi successivi alla data di notifica. In caso di obiezione di un quarto degli Stati membri, la modifica non entra in vigore. Se uno Stato membro formula un'obiezione contro una decisione della Commissione di revisione nel termine di quattro mesi e denuncia la Convenzione, la denuncia ha effetto alla data prevista per l'entrata in vigore di detta decisione.

§ 3 Le modifiche delle Appendici alla Convenzione, decise dalla Commissione di revisione, entrano in vigore per tutti gli Stati membri il primo giorno del dodicesimo mese successivo a quello in cui il Segretario generale le ha notificate agli Stati membri. Le modifiche decise dalla Commissione di esperti del RID o dalla Commissione di esperti tecnici entrano in vigore per tutti gli Stati membri il primo giorno del sesto mese successivo a quello in cui il Segretario generale le ha notificate agli Stati membri.

§ 4 Gli Stati membri possono formulare un'obiezione nei quattro mesi successivi alla data di notifica di cui al § 3. In caso di obiezione espressa da un quarto degli Stati membri, la modifica non entra in vigore. Per gli Stati membri che hanno espresso un'obiezione contro una decisione nei termini stabiliti, l'applicazione dell'Appendice in oggetto è integralmente sospesa per quanto riguarda il traffico con e tra gli Stati membri, a decorrere dal momento in cui le decisioni hanno effetto. Tuttavia, in caso di obiezione contro la convalida di una norma tecnica o l'adozione di una prescrizione tecnica uniforme, solamente queste ultime sono sospese per quanto concerne il traffico con e tra gli Stati membri a decorrere dal momento in cui le decisioni hanno effetto ; lo stesso si applica in caso di obiezione parziale.

§ 5 Il Segretario generale informa gli Stati membri circa le sospensioni di cui al § 4; le sospensioni sono revocate allo scadere di un mese dal giorno in cui il Segretario generale ha notificato agli altri Stati membri il ritiro dell'obiezione.

§ 6 Per determinare il numero di obiezioni previste ai §§ 2 e 4, non sono considerati gli Stati membri i quali:

a) non hanno diritto di voto (articolo 14, § 5, articolo 26, § 7 o articolo 40, § 4);

b) non sono membri della Commissione interessata (articolo 16, § 1, seconda frase);

c) abbiano reso una dichiarazione in conformità all'articolo 9, § 1 delle Regole uniformi APTU.

Titolo VII
Disposizioni finali

Articolo 36
Depositario

§ 1 Il Segretario generale è depositario della presente Convenzione. Le sue funzioni in quanto depositario sono quelle enunciate nella Parte VII della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969 sul diritto dei trattati.

§ 2 Al sorgere di una divergenza fra uno Stato membro ed il depositario riguardo all'adempimento delle funzioni di quest'ultimo, il depositario o lo Stato membro interessato deve portare la questione all'attenzione degli altri Stati membri, o, se del caso, alla decisione del Comitato amministrativo.

Articolo 37
Adesione alla Convenzione

§ 1 L'adesione alla Convenzione è aperta a ciascuno Stato nel cui territorio è in esercizio un'infrastruttura ferroviaria.

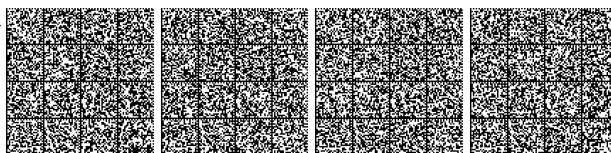
§ 2 Lo Stato che desidera aderire alla Convenzione ne fa domanda al depositario. Il depositario la comunica agli Stati membri.

§ 3 La domanda è ammessa a pieno titolo tre mesi dopo la comunicazione di cui al § 2, salvo opposizione formulata presso il depositario da cinque Stati membri. Il depositario ne dà avviso senza indugio allo Stato richiedente nonché agli Stati membri. L'adesione ha effetto il primo giorno del terzo mese successivo a tale avviso.

§ 4 In caso di opposizione di almeno cinque Stati membri nel termine previsto al § 3, la richiesta di adesione è sottoposta all'Assemblea generale che decide al riguardo.

§ 5 Subordinatamente all'articolo 42, ogni adesione alla Convenzione riguarda esclusivamente la Convenzione nella sua versione in vigore nel momento in cui l'adesione ha effetto.

Articolo 38
Adesione di organizzazioni regionali d'integrazione economica

§ 1 L'adesione alla Convenzione è aperta alle organizzazioni regionali d'integrazione economica aventi competenza ad adottare la propria legislazione, obbligatoria per i propri membri, nelle materie coperte da detta Convenzione e di cui uno o più Stati membri siano membri. Le condizioni per tale adesione sono definite in un accordo stipulato fra l'Organizzazione e l'organizzazione regionale.

§ 2 L'organizzazione regionale può esercitare i diritti di cui dispongono i suoi membri in virtù della Convenzione, nella misura in cui riguardano materie di propria competenza. Ciò si applica anche per gli obblighi incombenti agli Stati membri in virtù della Convenzione, a prescindere dagli obblighi finanziari di cui all'articolo 26.

§ 3 In previsione dell'esercizio del diritto di voto e del diritto di obiezione previsto all'articolo 35, §§ 2 e 4, l'organizzazione regionale dispone di un numero di voti pari a quello dei suoi membri che sono anche Stati membri dell'Organizzazione. Questi ultimi possono esercitare i loro diritti, segnatamente di voto, solo nella misura ammessa al § 2. L'organizzazione regionale non dispone di un diritto di voto per quanto concerne il Titolo IV.

§ 4 Per porre fine alla qualità di membro, si applica per analogia l'articolo 41.

Articolo 39
Membri associati

§ 1 Ogni Stato sul cui territorio è in esercizio un'infrastruttura ferroviaria può divenire membro associato dell'Organizzazione. L'articolo 37, §§ da 2 a 25 si applica per analogia.

§ 2 Un membro associato può partecipare ai lavori degli organi di cui all' articolo 13 , § 1, lettere a) e da c) ad f) unicamente con un voto consultivo. Un membro associato non può essere nominato membro del Comitato amministrativo. Esso contribuisce alle spese dell'Organizzazione con lo 0,25 per cento dei contributi (articolo 26, §3).

§ 3 Per porre fine alla qualità di membro associato, si applica per analogia l'articolo 41.

Articolo 40
Sospensione della qualità di membro

§ 1 Uno Stato membro può chiedere, senza denunciare la Convenzione, una sospensione della sua qualità di membro dell'Organizzazione, quando nessun traffico internazionale ferroviario è più effettuato sul suo territorio, per ragioni non imputabili a detto Stato membro.

§ 2 Il Comitato amministrativo decide in merito ad una domanda di sospensione della qualità di membro. La domanda deve essere inviata al Segretario generale fino a tre mesi prima di una sessione del Comitato.

§ 3 La sospensione della qualifica di membro entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla data in cui il Segretario generale ha notificato agli Stati membri la decisione del Comitato amministrativo. La sospensione della qualità di membro ha fine quando lo Stato membro notifica la ripresa del traffico internazionale ferroviario sul suo territorio. Il Segretario generale lo notifica senza indugio agli altri Stati membri.

§ 4 La sospensione della qualità di membro comporta di conseguenza:

a) l'esonero dello Stato membro dal suo obbligo di contribuire al finanziamento delle spese dell'Organizzazione ;

b) la sospensione del suo diritto di voto negli organi dell'Organizzazione;

c) la sospensione del diritto di obiezione in forza dell'articolo 34, §§ 2 e 3 e dell'articolo 35, §§ 2 e 4.

Articolo 41
Denuncia della Convenzione

§ 1 La Convenzione può in ogni momento essere denunciata.

§ 2 Ogni Stato membro che desideri procedere ad una denuncia ne dà avviso al depositario. La denuncia ha effetto il 31 dicembre dell'anno successivo.

Articolo 42
Dichiarazioni e riserve alla Convenzione

§1 Ciascuno Stato membro può dichiarare in qualsiasi momento che non applicherà integralmente alcune Appendici alla Convenzione. Inoltre le riserve come anche le dichiarazioni di non applicare alcune disposizioni della Convenzione propriamente detta, o delle sue Appendici sono ammesse solo se espressamente previste dalle stesse disposizioni.

§ 2 Le riserve o le dichiarazioni sono inviate al depositario. Esse hanno effetto nel momento in cui la Convenzione entra in vigore per lo Stato interessato. Ogni dichiarazione fatta dopo tale entrata in vigore ha effetto il 31 dicembre dell'anno successivo a detta dichiarazione. Il depositario ne informa gli Stati membri.

Articolo 43
Scioglimento dell'Organizzazione

§ 1 L'Assemblea generale può decidere lo scioglimento dell'Organizzazione e l'eventuale trasferimento delle sue competenze ad un'altra organizzazione intergovernativa, fissando con questa organizzazione, , se del caso, le condizioni del trasferimento.

§ 2 In caso di scioglimento dell'Organizzazione, i suoi beni ed averi sono conferiti agli Stati membri che siano stati ininterrottamente membri dell'Organizzazione negli ultimi cinque anni civili precedenti a quello della decisione, in virtù del § 1, in proporzione al tasso medio di percentuale con cui hanno contribuito alle spese dell'Organizzazione in questi cinque anni.

Articolo 44
Disposizione transitoria

Nei casi previsti all'articolo 34, § 7 , all'articolo 35, §4, all'articolo 41, § 1 ed all'articolo 42, il diritto in vigore al momento della conclusione dei contratti sottoposti alle Regole uniformi CIV, alle Regole uniformi CIM, alle Regole Uniformi CUV o alle Regole uniformi CUI rimane applicabile ai contratti esistenti.

Articolo 45
Testi della Convenzione

§1 La Convenzione è redatta in lingua francese, inglese e tedesca. In caso di divergenze, solo il testo francese fa fede.

§2 Su proposta di uno degli Stati membri interessati, l'Organizzazione pubblica le traduzioni ufficiali della Convenzione in altre lingue, a condizione che una di queste lingue sia lingua ufficiale sul territorio di almeno due Stati membri. Tali traduzioni sono elaborate in collaborazione con i servizi competenti degli Stati membri interessati.

PROTOCOLLO SUI PRIVILEGI E LE IMMUNITA' DELL'ORGANIZZAZIONE INTERGOVERNATIVA PER I TRASPORTI INTERNAZIONALI FERROVIARI

(OTIF)

Articolo 1

Immunità di giurisdizione, esecuzione e sequestro

§ 1 Nel quadro delle sue attività ufficiali, l'Organizzazione beneficia dell'immunità di giurisdizione e di esecuzione, salvo:

a) nella misura in cui l'Organizzazione abbia espressamente rinunciato a tale immunità in un determinato caso;

b) in caso di un'azione civile intentata da un terzo;

c) in caso di domanda riconvenzionale direttamente collegata ad una procedura intentata a titolo principale dall'Organizzazione;

d) in caso di sequestro, ordinato con decisione giudiziaria sulle retribuzioni, salari ed altri emolumenti dovuti dall'Organizzazione ad un suo funzionario.

§ 2 Gli averi e gli altri beni dell'Organizzazione, qualunque sia il luogo in cui essi si trovino, beneficiano dell'immunità verso ogni forma di requisizione, confisca, sequestro ed altra forma di pignoramento o di espropriazione forzata, salvo nella misura in cui lo richiedano temporaneamente la prevenzione di incidenti implicanti veicoli a motore appartenenti all'Organizzazione o che circolano per conto di quest'ultima, e le inchieste alle quali tali incidenti possano dare luogo.

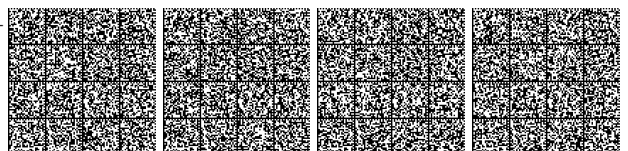
Articolo 2
Protezione contro l'esproprio

Qualora sia necessaria un'espropriazione per pubblica utilità, devono essere prese tutte le misure necessarie atte ad impedire che essa non costituisca ostacolo all'esercizio delle attività dell'Organizzazione e deve essere preventivamente e prontamente versata un'adeguata indennità.

Articolo 3
Esonero da imposte

§ 1 Ciascuno Stato membro esonera dalle imposte dirette l'Organizzazione, i suoi beni ed entrate, per l'esercizio delle sue attività ufficiali. Quando l'Organizzazione effettua acquisti o utilizza servizi di notevole importo, strettamente necessari per l'esercizio delle sue attività ufficiali, ed il prezzo di tali acquisti o servizi comprende tasse o diritti, sono adottate appropriate disposizioni dagli Stati membri, quando ciò sia possibile, per l'esonero dalle tasse o diritti di tale natura o per il rimborso del loro importo.

§ 2 Nessun esonero è accordato per quanto riguarda le imposte e le tasse che costituiscono una semplice remunerazione di servizi resi.

§ 3 I beni acquistati in conformità al § 1 non possono essere venduti, né ceduti o utilizzati diversamente dalle condizioni stabilite dallo Stato membro che ha accordato gli esoneri.

Articolo 4
Esonero da diritti e tasse

§ 1 I prodotti importati o esportati dall'Organizzazione, e strettamente necessari per l'esercizio delle sue attività ufficiali sono esonerati da tutti i diritti e tasse percepiti all'atto dell'importazione o dell'esportazione.

§ 2 Nessun esonero è accordato, agli effetti del presente articolo, per quanto riguarda gli acquisti e le importazioni di beni o la fornitura di servizi destinati ai bisogni propri dei funzionari dell'Organizzazione.

§ 3 L'articolo 3, §3 si applica per analogia ai beni importati in conformità al § 1.

Articolo 5
Attività ufficiali

Le attività ufficiali dell'Organizzazione oggetto del presente Protocollo sono le attività che rispondono agli scopi definiti all'articolo 2 della Convenzione.

Articolo 6
Transazioni monetarie

L'Organizzazione può ricevere e detenere ogni fondo, valuta, denaro contante o valore mobiliare. Essa può disporne liberamente per tutti gli usi previsti dalla Convenzione ed avere conti in qualunque valuta nella misura necessaria per far fronte ai suoi impegni.

Articolo 7
Comunicazioni

Per le sue comunicazioni ufficiali ed il trasferimento di tutti i suoi documenti, l'Organizzazione beneficia di un trattamento non meno favorevole di quello accordato da ogni Stato membro alle altre organizzazioni internazionali paragonabili.

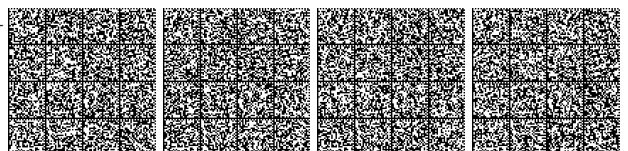
Articolo 8
Privilegi ed immunità dei rappresentanti degli Stati

I rappresentanti degli Stati membri godono, nell'esercizio delle proprie funzioni e per la durata dei loro viaggi di servizio, dei seguenti privilegi ed immunità nel territorio di ogni Stato membro:

a) immunità di giurisdizione, anche dopo la fine della loro missione, per gli atti, compresi le parole e gli scritti, da essi compiuti nell'esercizio delle proprie funzioni; non è tuttavia concesso il godimento di tale immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo a motore o da ogni altro mezzo di trasporto appartenente ad un rappresentante di uno Stato membro o da lui condotto, o in caso d'infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa a tale mezzo di trasporto;

b) immunità di arresto e di detenzione preventiva, salvo il caso di reato flagrante;

c) immunità di sequestro dei loro bagagli personali salvo il caso di reato flagrante;

d) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;

e) esenzione per loro stessi e per i loro congiunti da tutte le misure limitative dell'ingresso e di tutte le formalità di registrazione degli stranieri;

f) stesse facilitazioni, per quanto riguarda le regolamentazioni monetarie o di cambio, accordate ai rappresentanti di Governi esteri in missione ufficiale temporanea.

Articolo 9
Privilegi ed immunità dei dipendenti dell'Organizzazione

I funzionari dell'Organizzazione godono, nell'esercizio delle proprie funzioni, dei seguenti privilegi ed immunità sul territorio di ogni Stato membro:

a) immunità di giurisdizione per le attività, compresi le parole e gli scritti, compiuti nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro competenze; non è tuttavia concesso il godimento di tale immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo a motore o da ogni altro mezzo di trasporto appartenente ad un funzionario dell'Organizzazione o da lui condotto, o in caso d'infrazione alla regolamentazione della circolazione relativa a tale mezzo di trasporto; i funzionari continuano a beneficiare di questa immunità anche dopo aver cessato di essere al servizio dell'Organizzazione;

b) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;

c) stesse eccezioni alle disposizioni che limitano l'immigrazione e la registrazione degli stranieri, riconosciute generalmente ai funzionari delle organizzazioni internazionali; i familiari conviventi godono delle stesse agevolazioni;

d) esonero dall'imposta nazionale sul reddito, con riserva di introduzione a favore dell'Organizzazione, di un prelievo interno sulle retribuzioni, salari ed altri emolumenti corrisposti dall'Organizzazione; tuttavia gli Stati membri hanno la possibilità di tener conto di tali retribuzioni, salari ed emolumenti nel calcolo dell'ammontare dell'imposta da percepire sui redditi provenienti da altre fonti; gli Stati membri non sono tenuti ad applicare tale esonero fiscale alle indennità ed alle pensioni di quiescenza e alle rendite di sopravvivenza versate dall'Organizzazione ai suoi ex-funzionari o ai loro aventi diritto;

e) per quanto concerne la regolamentazione del cambio, gli stessi privilegi generalmente accordati ai funzionari delle organizzazioni internazionali.

f) in periodo di crisi internazionali, le stesse agevolazioni di rimpatrio per loro stessi e per i loro familiari conviventi di quelle generalmente accordate ai funzionari delle organizzazioni internazionali.

Articolo 10
Privilegi ed immunità degli esperti

Gli esperti di cui l'Organizzazione si avvale, quando esercitano funzioni presso l'Organizzazione o effettuano missioni per conto di quest'ultima, anche durante i viaggi effettuati nell'esercizio di dette funzioni, o nel corso di tali missioni, godono dei seguenti privilegi ed immunità, nella misura in cui tali privilegi siano necessari per l'esercizio delle loro funzioni:

a) immunità di giurisdizione per le attività, comprese le parole e gli scritti, compiuti nell'esercizio delle loro funzioni; non è tuttavia concesso il godimento di tale immunità in caso di danno derivante da un incidente causato da un veicolo a motore o da ogni altro mezzo di trasporto appartenente ad un esperto, o da lui condotto o in caso d'infrazione alla

regolamentazione della circolazione relativa a tale mezzo di trasporto; gli esperti continuano a beneficiare di tale immunità anche dopo la cessazione delle loro funzioni presso l'Organizzazione;

b) inviolabilità di tutte le loro carte e documenti ufficiali;

c) agevolazioni di cambio necessarie per il trasferimento della loro remunerazione;

d) stesse agevolazioni, per quanto riguarda i loro bagagli personali, accordate agli agenti dei Governi esteri in missione ufficiale temporanea.

Articolo 11
Scopo dei privilegi e delle immunità concesse

§ 1 I privilegi e le immunità previsti dal presente Protocollo sono istituiti unicamente al fine di assicurare, in ogni circostanza, il libero funzionamento dell'Organizzazione e la completa indipendenza delle persone alle quali essi sono accordati. Le autorità competenti revocano ogni immunità in tutti i casi in cui il loro mantenimento sia suscettibile di ostacolare l'azione della giustizia e in cui esse possano essere revocate senza recare pregiudizio al conseguimento dell'obiettivo per il quale le stesse siano state accordate.

§ 2 Le autorità competenti ai fini del § 1 sono:

a) gli Stati membri, per i loro rappresentanti;

b) il Comitato amministrativo per il Segretario generale;

c) il Segretario generale per gli altri funzionari dell'Organizzazione, nonché per gli esperti di cui l'Organizzazione si avvale.

Articolo 12
Prevenzione di abusi

§ 1 Nessuna disposizione del presente Protocollo può mettere in causa il diritto di ogni Stato membro di prendere tutte le precauzioni utili nell'interesse della sua pubblica sicurezza.

§ 2 L'Organizzazione coopera in ogni momento con le autorità competenti degli Stati membri, allo scopo di facilitare una buona amministrazione della giustizia, e di garantire il rispetto delle leggi e delle norme degli Stati membri interessati, e di impedire qualsiasi abuso cui potrebbero dar luogo i privilegi e le immunità previsti nel presente Protocollo.

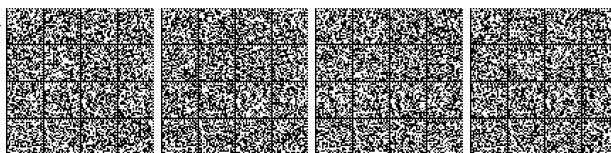
Articolo 13
Trattamento dei propri connazionali

Nessuno Stato membro è tenuto a concedere i privilegi e le immunità menzionati :

a) all'articolo 8, ad eccezione della lettera d) ,

b) all'articolo 9, ad eccezione delle lettere a), b) e d),

c) all'articolo 10, ad eccezione delle lettere a) e b)

ai propri cittadini o alle persone che hanno la residenza permanente in tale Stato.

Articolo 14
Accordi complementari

L'Organizzazione può concludere con uno o più Stati membri accordi complementari per l'applicazione del presente Protocollo per quanto riguarda detto o detti Stati membri, nonché altri accordi per assicurare il buon funzionamento dell'Organizzazione.

Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori
(CIV- Appendice A alla Convenzione)

Titolo primo
Generalità

Articolo primo
Campo d'applicazione

§ 1 Le presenti Regole uniformi si applicano a qualsiasi contratto di trasporto ferroviario di viaggiatori a titolo oneroso o gratuito quando il luogo di partenza e di destinazione sono situati in due diversi Stati membri, a prescindere dal domicilio o sede e dalla nazionalità delle parti del contratto di trasporto.

§ 2 Quando un trasporto internazionale oggetto di un contratto unico include, a titolo di complemento del trasporto ferroviario transfrontaliero un trasporto su strada o su una via navigabile interna nell'ambito del traffico interno di uno Stato membro, si applicano le presenti Regole uniformi.

§ 3 Quando un trasporto internazionale oggetto di un contratto unico include, a titolo di complemento del trasporto ferroviario, un trasporto marittimo o un trasporto transfrontaliero su una via navigabile interna, le presenti Regole uniformi si applicano se il trasporto marittimo o il trasporto su via navigabile interna é effettuato su linee iscritte nella lista delle linee di cui all'articolo 24 § 1 della Convenzione.

§4 Le presenti Regole uniformi si applicano altresì, per quanto concerne la responsabilità del trasportatore in caso di morte e di lesioni dei viaggiatori , alle persone che accompagnano una spedizione, il cui trasporto è effettuato in conformità alle Regole uniformi CIM.

§ 5 Le presenti Regole uniformi non si applicano ai trasporti effettuati fra stazioni ferroviarie situate sul territorio di Stati limitrofi, quando l'infrastruttura di queste stazioni è gestita da uno o più gestori d'infrastrutture dipendenti da un solo ed unico di questi Stati.

§ 6 Ogni Stato che sia Parte di una convenzione relativa al trasporto internazionale ferroviario diretto di viaggiatori , di natura comparabile alle presenti Regole uniformi può, quando presenti una domanda di adesione alla Convenzione, dichiarare che applicherà tali Regole uniformi ai soli trasporti effettuati su una parte dell'infrastruttura ferroviaria ubicata sul suo territorio. Questa parte dell'infrastruttura ferroviaria deve essere definita con precisione ed essere collegata all'infrastruttura ferroviaria di uno Stato membro. Quando uno Stato ha reso la dichiarazione sopra menzionata, dette Regole uniformi si applicano solo a condizione che:

a) il luogo di partenza o di destinazione come pure l'itinerario, previsti nel contratto di trasporto, siano situati sull'infrastruttura designata;

b) l'infrastruttura designata colleghi l'infrastruttura di due Stati membri e sia stata

c) prevista nel contratto di trasporto come itinerario per un trasporto in transito.

§ 7 Lo Stato che ha reso una dichiarazione secondo il § 6, può rinunciarvi in qualsiasi momento informandone il depositario. Tale rinuncia ha effetto un mese dopo la data in cui il depositario ne

dà comunicazione agli Stati membri. La dichiarazione diviene priva di effetto quando la convenzione di cui al § 6, prima frase, cessa di essere in vigore per questo Stato.

Articolo 2
Dichiarazione relativa alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori

§ 1 Ciascuno Stato può in qualsiasi momento dichiarare che non applicherà ai viaggiatori, vittime d'incidenti sopravvenuti sul proprio territorio, l'insieme delle disposizioni relative alla responsabilità del trasportatore in caso di morte o di ferimento di viaggiatori, allorché questi siano suoi cittadini o persone abitualmente residenti in detto Stato.

§ 2 Lo Stato che ha reso una dichiarazione in conformità al § 1, può rinunciarvi in qualsiasi momento informando il depositario. Questa rinuncia ha effetto un mese dopo la data in cui il depositario ne informa gli Stati membri.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

a) <<trasportatore >> indica il trasportatore contrattuale con il quale il viaggiatore ha concluso il contratto di trasporto, in virtù delle presenti Regole uniformi, oppure un successivo trasportatore il quale è responsabile in base a questo contratto,

b) << trasportatore sostituto>> indica un trasportatore che non ha concluso il contratto di trasporto con il viaggiatore, ma al quale il trasportatore di cui alla lettera a) ha affidato in tutto o in parte l'esecuzione del trasporto ferroviario,

c) << condizioni generali di trasporto>> indica le condizioni del trasportatore sotto forma di condizioni generali, o di tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro, e che sono divenute con la stipula del contratto di trasporto, parte integrante di quest'ultimo;

d) << veicolo>> indica un veicolo automobilistico o un rimorchio trasportati in occasione di un trasporto di viaggiatori.

Articolo 4
Deroghe

§1 Gli Stati membri possono concludere accordi che prevedano deroghe alle presenti Regole uniformi per i trasporti effettuati esclusivamente fra due stazioni ferroviarie situate al di qua e al di là del confine, quando non vi sia un'altra stazione intermedia.

§2 Per i trasporti effettuati fra due Stati membri che transitano attraverso uno Stato non membro, gli Stati interessati possono concludere accordi in deroga alle presente Regole uniformi.

§3 Fatte salve le altre disposizioni di diritto pubblico internazionale, due o più Stati membri possono stabilire fra loro le condizioni alle quali i trasportatori sono tenuti a trasportare viaggiatori, bagagli, animali e veicoli nella circolazione fra questi Stati.

§ 4 Gli accordi di cui ai §§ da 1 a 3 nonchè la loro entrata in vigore sono comunicati all'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari. Il Segretario generale dell'Organizzazione ne dà comunicazione agli Stati Membri ed alle imprese interessate.

Articolo 5
Diritto cogente

Salvo diversa clausola nelle presenti Regole uniformi, ogni stipula che direttamente o indirettamente deroghi a tali Regole uniformi è nulla e priva di effetto. La nullità di tali stipule non comporta la nullità delle altre disposizioni del contratto di trasporto. Ciò nonostante, un trasportatore può assumere una responsabilità e degli obblighi più onerosi di quelli previsti dalle presenti Regole uniformi.

Titolo II
Conclusione ed esecuzione del contratto di trasporto

Articolo 6
Contratto di trasporto

§1 Con il contratto di trasporto, il trasportatore s'impegna a trasportare il viaggiatore, nonché, se del caso, bagagli e veicoli, nel luogo di destinazione ed a consegnare i bagagli ed i veicoli nel luogo di destinazione.

§ 2 Il contratto di trasporto deve essere attestato da uno o più titoli di trasporto consegnati al viaggiatore. Tuttavia, fatto salvo l'articolo 9, l'assenza , l'irregolarità o la perdita del titolo di trasporto non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto che rimane soggetto alle presenti Regole Uniformi.

§ 3 Il titolo di trasporto fa fede, fino a prova contraria, della conclusione e del contenuto del contratto di trasporto.

Articolo 7
Titolo di trasporto

§1 Le condizioni generali di trasporto determinano la forma ed il contenuto dei titoli di trasporto nonché la lingua ed i caratteri in cui devono essere stampati e compilati.

Devono almeno essere iscritti sul titolo di trasporto:

a) il trasportatore o i trasportatori ;
b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, malgrado qualsiasi clausola contraria, alle presenti Regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;
c) ogni altra indicazione necessaria per provare la conclusione ed il contenuto del contratto di trasporto e che permette al viaggiatore di far valere i diritti risultanti da tale contratto.

§3 Il viaggiatore, quando riceve il titolo di trasporto, deve accertarsi che sia stato compilato secondo le sue indicazioni.

§ 4 Il titolo di trasporto è cedibile se non è nominativo e se il viaggio non è iniziato.

§ 5 Il titolo di trasporto può consistere in una registrazione elettronica di dati, che possono essere trasformati in segni di scrittura leggibili. I procedimenti utilizzati per la registrazione e

l'elaborazione dei dati debbono essere equivalenti dal punto di vista funzionale, in particolare per quanto riguarda il valore probatorio del titolo di trasporto rappresentato da questi dati.

Articolo 8
Pagamento e rimborso del prezzo del trasporto

§1 Salvo diverso accordo fra il viaggiatore ed il trasportatore, il prezzo del trasporto deve essere pagato in anticipo.

§2 Le Condizioni generali di trasporto determinano le condizioni che danno luogo al rimborso del prezzo del trasporto.

Articolo 9
Diritto al trasporto. Esclusione dal trasporto

§1 Sin dall'inizio del viaggio, il viaggiatore deve essere munito di un titolo di trasporto valido e deve presentarlo al momento del controllo dei titoli di trasporto. Le Condizioni generali di trasporto possono stabilire :

a) che un viaggiatore che non presenta un titolo di trasporto valido deve pagare una sovrattassa oltre al prezzo del trasporto;

b) che un viaggiatore il quale rifiuta di pagare immediatamente il prezzo del trasporto o la sovrattassa può essere escluso dal trasporto;

c) se e a quali condizioni si effettua il rimborso della sovrattassa.

§2 Le Condizioni generali di trasporto possono prevedere che sono esclusi dal trasporto o che possono essere esclusi dal trasporto durante il tragitto, i viaggiatori i quali:

a) rappresentano un pericolo per la sicurezza ed il buon funzionamento dell'esercizio ferroviario o per la sicurezza degli altri viaggiatori,

b) disturbano in modo intollerabile gli altri viaggiatori,

e che queste persone non hanno diritto al rimborso né del prezzo del trasporto, né del prezzo che hanno pagato per il trasporto dei loro bagagli.

Articolo 10
Adempimento di formalità amministrative

Il viaggiatore deve attenersi agli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative.

Articolo 11
Soppressione e ritardo di un treno. Mancata corrispondenza.

Se del caso, il trasportatore deve certificare sul titolo di trasporto che il treno è stato soppresso o la corrispondenza mancata.

Titolo III
Trasporto di colli a mano, animali, bagagli e veicoli

Capitolo I
Disposizioni comuni

Articolo 12
Oggetti ed animali ammessi

§ 1 Il viaggiatore può recare con sé oggetti facilmente trasportabili (colli a mano), nonché animali vivi in conformità alle Condizioni generali di trasporto. Peraltro, il viaggiatore può recare con sé oggetti ingombranti in conformità alle disposizioni particolari contenute nelle Condizioni generali di trasporto. Sono esclusi dal trasporto gli oggetti o gli animali di natura tale da recare noia o incomodo ai viaggiatori o causare un danno.

§ 2 Il viaggiatore può spedire, in quanto bagaglio, oggetti ed animali conformemente alle Condizioni generali di trasporto.

§ 3 Il trasportatore può ammettere il trasporto di veicoli in occasione di un trasporto di viaggiatori in conformità alle disposizioni particolari contenute nelle Condizioni generali di trasporto.

§ 4 Il trasporto di merci pericolose come colli a mano, bagagli nonché all'interno o sopra veicoli i quali, in conformità al presente Titolo sono trasportati per ferrovia, deve essere conforme al Regolamento sul trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID)

Articolo 13
Verifica

§ 1 Il trasportatore ha il diritto, in caso di grave presunzione d' inosservanza delle condizioni di trasporto, di verificare che gli oggetti (colli a mano, bagagli, veicoli compresi il loro carico) e gli animali trasportati corrispondano alle condizioni di trasporto, quando le leggi e le prescrizioni dello Stato in cui la verifica deve aver luogo non lo vietino. Il viaggiatore deve essere invitato ad assistere alla verifica. Se non si presenta, o se non può essere rintracciato, il trasportatore deve chiamare due testimoni indipendenti.

§ 2 Qualora sia constatato che le condizioni di trasporto non sono state rispettate, il trasportatore può esigere dal viaggiatore il pagamento delle spese per la verifica.

Articolo 14
Adempimento di formalità amministrative

Il viaggiatore deve conformarsi agli adempimenti previsti dalle dogane o da altre autorità amministrative durante il trasporto, in occasione del suo trasporto, di oggetti (colli a mano, bagagli, veicoli, compresivi del loro carico) e di animali. Deve assistere all'ispezione di questi oggetti, salvo eccezione prevista dalle leggi e dalle prescrizioni di ogni Stato.

Capitolo II
Colli a mano ed animali

Articolo 15
Sorveglianza

Spetta al viaggiatore la sorveglianza dei colli a mano e degli animali che porta con sé.

Capitolo III
Bagagli

Articolo 16
Spedizione dei bagagli

§ 1 Gli obblighi contrattuali relativi all'inoltro dei bagagli devono essere attestati da uno scontrino bagagli consegnato al viaggiatore.

§ 2 Fatto salvo l'articolo 22, l'assenza, l'irregolarità o la perdita dello scontrino bagagli non pregiudica né l'esistenza né la validità degli accordi relativi all'inoltro dei bagagli che rimangono sottoposti alle presenti Regole uniformi.

§ 3 Lo scontrino bagagli fa fede, fino a prova contraria, della registrazione dei bagagli e delle condizioni del loro trasporto.

§ 4 Fino a prova contraria, si presume che nel momento della presa in consegna dei bagagli da parte del trasportatore, questi ultimi fossero in buone condizioni apparenti e che il numero ed il volume dei colli corrispondessero alle descrizioni riportate sullo scontrino bagagli.

Articolo 17
Scontrino bagagli

§1 Le Condizioni generali di trasporto stabiliscono la forma ed il contenuto dello scontrino bagagli, nonché la lingua ed i caratteri in cui deve essere stampato e compilato. L'articolo 7, §5 si applica per analogia.

§2 Devono essere almeno iscritti nello scontrino bagagli:

a) il trasportatore o i trasportatori;

b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, nonostante qualsiasi clausola contraria, alle presenti Regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;

c) ogni altra indicazione necessaria per provare gli obblighi contrattuali relativi all'inoltro dei bagagli e che consentano al viaggiatore di far valere i diritti risultanti dal contratto di trasporto.

§ 3 Il viaggiatore deve accertarsi, quando riceve lo scontrino bagagli, che quest' ultimo sia stato emesso secondo le sue indicazioni.

Articolo 18
Registrazione e trasporto

§1 Salvo eccezione prevista dalle Condizioni generali di trasporto, la registrazione dei bagagli si effettua solo su presentazione di un titolo di trasporto valido almeno fino al luogo di destinazione dei bagagli. Per di più la registrazione avviene in conformità alle prescrizioni in vigore nel luogo di spedizione.

§2 Quando le Condizioni generali di trasporto prevedono che i bagagli possono essere ammessi al trasporto senza la presentazione di un titolo di trasporto, le disposizioni delle presenti Regole uniformi che disciplinano i diritti e gli obblighi del viaggiatore relativi ai suoi bagagli, si applicano per analogia allo spedizioniere del bagaglio.

§3 Il trasportatore può inoltrare i bagagli con un altro treno o un altro mezzo di trasporto e con un altro itinerario, diversi da quelli del viaggiatore.

Articolo 19
Pagamento del prezzo per il trasporto dei bagagli

Salvo accordo contrario fra il viaggiatore ed il trasportatore, il prezzo del trasporto dei bagagli si paga al momento della registrazione.

Articolo 20
Marcatura dei bagagli

Il viaggiatore deve indicare su ciascun collo, in uno spazio ben visibile ed in maniera sufficientemente stabile e chiara:

a) il suo nome ed il suo indirizzo,

b) il luogo di destinazione.

Articolo 21
Diritto di disporre dei bagagli

§1 Se le circostanze lo consentono e le prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative non vi si oppongono, il viaggiatore può chiedere la restituzione dei bagagli al luogo di spedizione, su presentazione dello scontrino bagagli e, ove previsto dalle Condizioni generali di trasporto, del titolo di trasporto.

§2 Le Condizioni generali di trasporto possono prevedere altre disposizioni relativamente al diritto di disporre dei bagagli, e cioè modifiche del luogo di destinazione ed eventuali conseguenze finanziarie per il viaggiatore.

Articolo 22
Riconsegna

§1 La riconsegna dei bagagli ha luogo dietro presentazione dello scontrino bagagli e, se del caso, dietro pagamento delle spese che gravano sulla spedizione. Il trasportatore ha il diritto, senza tuttavia esservi tenuto, di accertare se il possessore dello scontrino ha titolo ad ottenere la riconsegna.

§2 Sono assimilati alla riconsegna al possessore dello scontrino bagagli, se conformi alle prescrizioni in vigore nel luogo di destinazione :

a) la consegna dei bagagli alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro magazzini, quando questi non si trovano sotto la custodia del trasportatore;

b) l'affidamento degli animali vivi a un terzo.

§3 Il possessore dello scontrino bagagli può chiedere la riconsegna dei bagagli nel luogo di destinazione, trascorso il tempo convenuto nonchè, se del caso, il tempo necessario per le operazioni doganali o di altre autorità amministrative.

§4 In mancanza di restituzione dello scontrino bagagli, il trasportatore è obbligato a riconsegnare il bagaglio soltanto a colui che provi il suo diritto: se tale prova sembra insufficiente, il trasportatore può esigere una cauzione.

§5 I bagagli vengono riconsegnati nel luogo di destinazione per il quale sono stati registrati.

§6 Il possessore dello scontrino bagagli a cui i bagagli non siano riconsegnati, può esigere l'annotazione nello scontrino stesso del giorno e dell'ora in cui egli ha richiesto la riconsegna conformemente al §3.

§7 L'avente diritto può rifiutare il ritiro dei bagagli se il trasportatore non dà seguito alla sua richiesta di procedere alla verifica dei bagagli per l'accertamento di un asserito danno.

§8 Per di più, la riconsegna dei bagagli viene effettuata in conformità alle prescrizioni in vigore nel luogo di destinazione.

Capitolo IV
Veicoli

Articolo 23
Condizioni di trasporto

Le disposizioni particolari per il trasporto dei veicoli, contenute nelle Condizioni generali di trasporto definiscono segnatamente le condizioni di ammissione al trasporto, di registrazione, di carico e di trasporto, di scarico e di riconsegna, nonché gli obblighi del viaggiatore.

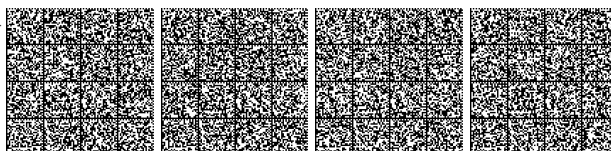
Articolo 24
Bollettino di trasporto

§1 Gli obblighi contrattuali relativi al trasporto di veicoli devono essere attestati da un bollettino di trasporto consegnato al viaggiatore. Il bollettino di trasporto può essere integrato nel titolo di trasporto del viaggiatore.

§2 Le particolari disposizioni per il trasporto di veicoli, contenute nelle Condizioni generali di trasporto determinano la forma ed il contenuto del bollettino di trasporto, nonché la lingua ed i caratteri in cui deve essere stampato e compilato. L'articolo 7, § 5 si applica per analogia.

§ 3 Devono almeno essere iscritti sul bollettino di trasporto:

a) il trasportatore o i trasportatori;

b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, nonostante qualsiasi clausola contraria, alle presenti Regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;

c) ogni altra indicazione necessaria per provare gli obblighi contrattuali relativi ai trasporti dei veicoli, e che consentano al viaggiatore di far valere i diritti risultanti dal contratto di trasporto.

§ 4 Il viaggiatore deve accertarsi, quando riceve il bollettino di trasporto, che quest'ultimo è stato emesso secondo le sue indicazioni.

Articolo 25
Diritto applicabile

Fatte salve le disposizioni del presente Capitolo, le disposizioni del Capitolo III relative al trasporto dei bagagli si applicano ai veicoli.

Titolo IV
Responsabilità del trasportatore

Capitolo I
Responsabilità in caso di morte e ferimento di viaggiatori

Articolo 26
Fondamento della responsabilità

§1 Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla morte, dal ferimento o da qualsiasi altro pregiudizio all'integrità fisica o psichica del viaggiatore, causato da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario, e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore nei veicoli ferroviari, o al momento in cui egli vi entra o ne esce, qualunque sia l'infrastruttura ferroviaria utilizzata.

§ 2 Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità:

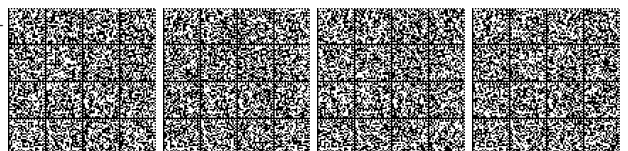
a) se l'incidente è stato causato da circostanze estranee all'esercizio ferroviario che il trasportatore, nonostante la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare;

b) nella misura in cui l'incidente sia dovuto a colpa del viaggiatore;

c) se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo che il trasportatore, nonostante la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare; un'altra impresa che utilizzi la stessa infrastruttura ferroviaria non è considerata come parte terza; il diritto di ricorso non è pregiudicato .

§ 3 Se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo e se , malgrado ciò, il trasportatore non è interamente sollevato dalla responsabilità in conformità al §2 , lettera c), egli risponde per il tutto nei limiti delle presenti Regole uniformi e senza pregiudizio di un suo eventuale regresso contro terzi.

§4 Le presenti Regole uniformi non si applicano alla responsabilità che può ricadere sul trasportatore per i casi non previsti al § 1.

§5 Quando un trasporto oggetto di un unico contratto di trasporto è effettuato da trasportatori successivi, la responsabilità, in caso di morte e di lesioni dei viaggiatori, è del trasportatore a cui spettava, in base al contratto di trasporto, la prestazione del servizio di trasporto durante il quale

l'incidente è avvenuto. Quando questa prestazione non è stata realizzata dal trasportatore, ma da un trasportatore sostituto, entrambi i trasportatori sono responsabili solidalmente, in conformità alle presenti Regole uniformi.

Articolo 27
Risarcimento dei danni in caso di morte

§ 1 In caso di morte del viaggiatore, il risarcimento dei danni comprende:

a) le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle di trasporto della salma e delle esequie;

b) se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento danni previsto all'art. 28.

§ 2, Se con la morte del viaggiatore vengono private del loro sostentamento persone verso le quali egli, in virtù delle disposizioni di legge, aveva o avrebbe avuto in futuro un'obbligazione alimentare, si provvede ugualmente ad indennizzare dette persone per tale perdita. L'azione di risarcimento spettante a persone delle quali il viaggiatore aveva assunto il mantenimento, pur non essendovi tenuto per legge, resta soggetta al diritto nazionale.

Articolo 28
Risarcimento dei danni in caso di ferimento

In caso di ferimento o di ogni altro pregiudizio all' incolumità fisica o psichica del viaggiatore, il risarcimento danni comprende:

a) le spese necessarie, in particolare quelle relative alla cura ed al trasporto;

b) la riparazione del danno causato, sia per l'incapacità lavorativa totale o parziale, sia per l'accrescimento dei bisogni.

Articolo 29
Riparazione di altri danni corporali

Il diritto nazionale determina se ed in quale misura il trasportatore è tenuto a corrispondere risarcimenti per danni corporali diversi da quelli previsti agli articoli 27 e 28.

Articolo 30
Forma ed ammontare del risarcimento dei danni in caso di morte e di lesioni

§ 1 Il risarcimento danni di cui all'articolo 27, §2 ed all'articolo 28, lettera b) deve essere corrisposto sotto forma di capitale. Tuttavia, se il diritto nazionale consente l'assegnazione di una rendita, il risarcimento dei danni è corrisposto sotto tale forma allorché il viaggiatore leso o gli aventi diritto di cui all'articolo 27 § 2 lo richiedano.

§ 2 L'ammontare del risarcimento da corrispondere in base a quanto disposto nel §1 è determinato in base al diritto nazionale. Tuttavia, per l''applicazione delle presenti Regole uniformi, è fissato un limite massimo di 175000 unità di conto in capitale, o in rendita annuale corrispondente a tale capitale, per ciascun viaggiatore, nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo di ammontare inferiore.

Articolo 31
Altri mezzi di trasporto

§1 Salvo quanto previsto dal §2, le disposizioni relative alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori non si applicano ai danni sopravvenuti durante un trasporto che, conformemente al contratto di trasporto, non era un trasporto ferroviario.

§2 Tuttavia, se i veicoli ferroviari sono trasportati su traghetto, le disposizioni relative alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori si applicano ai danni indicati nell'articolo 26, §1 e nell'articolo 33, § 1, causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario, sopravvenuto durante la permanenza del viaggiatore in detto veicolo, o al momento in cui egli vi salga o ne discenda.

§3 Se a seguito di circostanze eccezionali, l'esercizio ferroviario è provvisoriamente sospeso ed i viaggiatori sono trasportati con un altro mezzo di trasporto, il trasportatore è responsabile ai sensi delle presenti Regole uniformi.

Capitolo II

Responsabilità in caso d'inosservanza dell'orario

Articolo 32

Responsabilità in caso di soppressione, ritardo o mancata corrispondenza

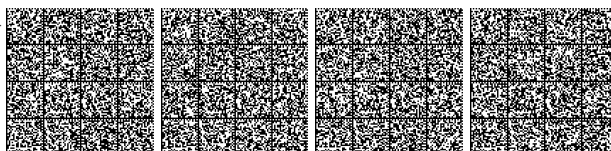
§1 Il trasportatore è responsabile nei confronti del viaggiatore per il danno dovuto al fatto che, a causa della soppressione, del ritardo o della mancanza di una corrispondenza, il viaggio non può continuare nello stesso giorno, o comunque la sua continuazione non è ragionevolmente esigibile nello stesso giorno per via di circostanze contingenti. Il risarcimento dei danni comprende le spese ragionevoli di alloggio, nonché le spese ragionevoli per avvisare le persone che attendono il viaggiatore.

§ 2 Il trasportatore è esonerato da questa responsabilità quando la soppressione, il ritardo o la mancanza di una corrispondenza sono imputabili ad una delle seguenti cause :

a) circostanze esterne all'esercizio ferroviario che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare.

b) colpa del viaggiatore, oppure

c) un comportamento di terzi che il trasportatore, nonostante abbia riposto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare; un'altra impresa che utilizzi la stessa infrastruttura ferroviaria non è considerata parte terza; il diritto di ricorso rimane impregiudicato.

§ 3 Il diritto nazionale determina se, ed in quale misura, il trasportatore deve corrispondere un risarcimento danni per danni diversi da quelli previsti al §1. Questa disposizione non pregiudica l'articolo 44.

Capitolo III
Responsabilità per i colli a mano, gli animali , i bagagli ed i veicoli

Sezione I
Colli a mano ed animali

Articolo 33
Responsabilità

§1 In caso di morte e di ferimento di viaggiatori, il trasportatore è responsabile inoltre del danno risultante dalla perdita totale o parziale, o dell'avaria degli oggetti che il viaggiatore portava o sulla sua persona, o come colli a mano; ciò si applica anche agli animali che il viaggiatore portava con sé. L'articolo 26 si applica per analogia.

§2 Il trasportatore peraltro è responsabile del danno risultante dalla perdita totale o parziale o dall'avaria di oggetti, colli a mano o animali, la cui sorveglianza spetta al viaggiatore conformemente all'articolo 15, solo a condizione che tale danno sia dovuto a colpa del trasportatore. Gli altri articoli del Titolo IV, ad eccezione dell'articolo 51, ed il Titolo VI non sono applicabili in questo caso.

Articolo 34
Limitazione del risarcimento danni in caso di perdita o di avaria di oggetti

Quando il trasportatore è responsabile ai sensi dell'articolo 33, §1, deve riparare il danno fino a concorrenza di 1 400 unità di conto per ogni viaggiatore.

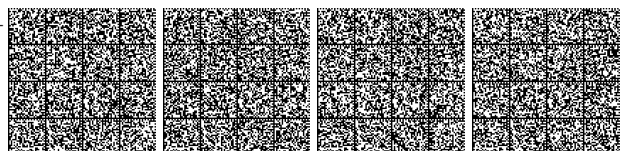
Articolo 35
Esonero dalla responsabilità

Il trasportatore non è responsabile, nei confronti del viaggiatore, del danno che può risultare dal fatto che il viaggiatore non si uniformi alle prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative.

Sezione 2
Bagagli

Articolo 36
Fondamento della responsabilità

§1 Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dall'avaria dei bagagli, sopravvenute dal momento della presa in carico da parte del trasportatore fino alla riconsegna, nonché del ritardo nella riconsegna.

§2 Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna sono stati causati da colpa del viaggiatore, da un ordine di quest'ultimo non determinato da colpa del trasportatore, da un vizio proprio dei bagagli o da circostanze che il trasportatore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3 Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità nella misura in cui la perdita o l'avaria derivino da rischi particolari inerenti a una o più delle seguenti cause:

a) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio;

b) natura speciale dei bagagli;

c) spedizione come bagagli di oggetti esclusi dal trasporto.

Articolo 37
Onere della prova

§ 1 La prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna abbia avuto per causa uno dei fatti previsti all'articolo 36, § 2, spetta al trasportatore.

§ 2 Quando il trasportatore stabilisce che la perdita o l'avaria è potuta risultare, date le circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari previsti all'articolo 36, § 3, si presume che il danno sia risultato da essi. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto come causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Articolo 38
Trasportatori successivi

Quando un trasporto oggetto di un contratto di trasporto unico è effettuato da più trasportatori successivi, ciascun trasportatore, che prende in carico i bagagli con lo scontrino bagagli o il veicolo con la bolletta di trasporto, è parte, per quanto riguarda l'inoltro dei bagagli o il trasporto dei veicoli, del contratto di trasporto, in conformità alle clausole dello scontrino bagagli o della bolletta di trasporto, e si assume gli obblighi che ne derivano . In questo caso, ciascun trasportatore risponde dell'esecuzione del trasporto sul percorso totale fino alla riconsegna.

Articolo 39
Trasportatore sostituto

§ 1 Quando il trasportatore ha affidato, in tutto o in parte, l'esecuzione del trasporto ad un trasportatore che lo sostituisce, indipendentemente o meno dall'esercizio di una facoltà che gli è riconosciuta nel contratto di trasporto, il trasportatore resta comunque responsabile del trasporto nella sua totalità.

§ 2 Tutte le disposizioni delle presenti Regole uniformi che disciplinano la responsabilità del trasportatore, si applicano altresì alla responsabilità del trasportatore sostituto per il trasporto effettuato a sua cura. Gli articoli 48 e 52 si applicano quando viene intentata un'azione legale contro gli agenti e tutte le altre persone di cui il trasportatore sostituto si avvale per l'esecuzione del trasporto.

§ 3 Ogni convenzione particolare attraverso la quale il trasportatore assume obblighi che non gli spettano ai sensi delle presenti Regole uniformi, o rinuncia a diritti che gli sono conferiti da tali Regole uniformi, è priva di effetto nei confronti del trasportatore sostituto che non l'ha accettata espressamente e per iscritto. Indipendentemente dal fatto che il trasportatore sostituto abbia accettato o meno questa particolare convenzione, il trasportatore resta comunque vincolato dagli obblighi o dalle rinunce che ne risultano.

§ 4 Quando, e nella misura in cui il trasportatore ed il trasportatore sostituto sono responsabili, la loro responsabilità è solidale.

§ 5 L'ammontare totale dell'indennità dovuta da parte del trasportatore, del trasportatore sostituto nonché dai loro agenti e dalle altre persone di cui essi si avvalgono per l'esecuzione del trasporto, non supera i limiti previsti nelle presenti Regole uniformi.

§ 6 Il presente articolo non pregiudica i diritti di ricorso eventualmente esistenti fra il trasportatore ed il trasportatore sostituto .

Articolo 40
Presunzione di perdita

§1 L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare come perduto un collo quando non sia stato riconsegnato o messo a sua disposizione nei quattordici giorni successivi alla domanda di riconsegna presentata conformemente all'articolo 22, § 3.

§2 Se un collo considerato perduto è ritrovato entro un anno dalla domanda di riconsegna, il trasportatore ha l'obbligo di avvisare l'avente diritto quando il suo domicilio é noto o può essere determinato.

§ 3 Nel termine di trenta giorni dal ricevimento dell'avviso di cui al § 2, l'avente diritto può esigere che il collo gli sia riconsegnato. In tal caso, egli deve pagare le spese inerenti al trasporto del collo dal luogo di spedizione fino a quello in cui si effettua la riconsegna, e restituire l'indennità ricevuta, dopo aver detratto, se del caso, le spese eventualmente comprese in detta indennità. Egli conserva ciononostante i suoi diritti all'indennità per il ritardo nella riconsegna, previsti all'articolo 43.

§ 4 Se il collo rinvenuto non è stato reclamato nel termine previsto al §3 o se il collo è ritrovato dopo più di un anno dalla domanda di riconsegna, il trasportatore ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti in vigore nel luogo in cui si trova il collo.

Articolo 41
Indennità in caso di perdita

§ 1 In caso di perdita totale o parziale dei bagagli, il trasportatore deve pagare, con l'esclusione di ogni altro risarcimento:

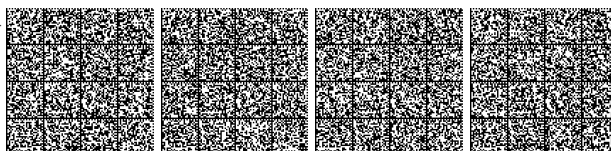
a) se l'ammontare del danno è provato, un'indennità pari a tale ammontare che non superi tuttavia 80 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda o 1200 unità di conto per collo;

b) se l'ammontare del danno non è provato, un'indennità forfettaria di 20 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda o di 300 unità di conto per collo.

Le modalità di liquidazione dell'indennità per chilogrammo mancante o per collo, sono determinate nelle Condizioni generali di trasporto.

§2 Il trasportatore deve inoltre rimborsare il prezzo per il trasporto dei bagagli e le altre somme spese in relazione al trasporto del collo perso, nonché i diritti doganali ed il dazio di consumo già pagati.

Articolo 42
Indennità in caso di avaria

§ 1 In caso di avaria dei bagagli, il trasportatore deve pagare, escluso ogni altro risarcimento, un'indennità equivalente al deprezzamento dei bagagli.

§ 2 L'indennità non supera:

a) se la totalità dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;

b) se soltanto una parte dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto per la perdita della parte deprezzata.

Articolo 43
Indennità in caso di ritardo nella riconsegna

§1 In caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli, il trasportatore è tenuto al pagamento, per ogni periodo indivisibile di ventiquattro ore dalla domanda di consegna, per un tempo massimo di quattordici giorni:

a) se l'avente diritto prova che un danno ivi compresa un'avaria, ne è derivato, un'indennità pari all'ammontare del danno fino ad un massimo di 0,80 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 14 unità di conto per collo, riconsegnati in ritardo;

b) se l'avente diritto non prova che un danno ne è derivato, un'indennità forfettaria di 0,14 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 2,80 unità di conto per collo, riconsegnati in ritardo.

Le modalità di liquidazione dell'indennità, per chilogrammo o per collo, sono determinate nelle Condizioni generali di trasporto.

§2 In caso di perdita totale dei bagagli, l'indennità prevista al §1 non si cumula con quella prevista all'articolo 41.

§ 3 In caso di perdita parziale dei bagagli, l'indennità prevista al § 1 è corrisposta per la parte non persa.

§ 4 In caso di avaria dei bagagli non risultante da un ritardo nella riconsegna, l'indennità prevista al §1 si cumula, se del caso, con quella prevista all'articolo 42.

§ 5 In nessun caso, il cumulo dell'indennità prevista al § 1 con quelle previste agli articoli 41 e 42 può dar luogo al pagamento di un'indennità eccedente quella dovuta in caso di perdita totale dei bagagli.

Sezione 3

Veicoli

Articolo 44
Indennità in caso di ritardo

§ 1 In caso di ritardo nel carico per una causa imputabile al trasportatore o di ritardo nella riconsegna di un veicolo, il trasportatore deve pagare, se l'avente diritto prova che un danno ne è derivato, un'indennità il cui ammontare non supera il prezzo del trasporto.

§ 2 Se l'avente diritto rinuncia al contratto di trasporto, in caso di ritardo nel carico per una causa imputabile al trasportatore, viene rimborsato il prezzo del trasporto all'avente diritto. Inoltre questi può reclamare, allorché provi che un danno è derivato da detto ritardo, un'indennità il cui ammontare non supera il prezzo del trasporto.

Articolo 45
Indennità in caso di perdita

In caso di perdita totale o parziale di un veicolo, l'indennità da corrispondere all'avente diritto per il danno provato è calcolata sulla base del valore usuale del veicolo. Essa non supera 8 000 unità di conto. Un rimorchio con o senza carico è considerato come un veicolo indipendente.

Articolo 46
Responsabilità per quanto concerne altri oggetti

§1 Per quanto riguarda gli oggetti lasciati nei veicoli o che si trovano in cofani (ad es. bagagliai o porta sci) solidamente fissati al veicolo, il trasportatore è responsabile solo del danno causato per sua colpa. L'indennità totale da pagare non supera 1 400 unità di conto.

§2 Per quanto concerne gli oggetti fissati all'esterno del veicolo, compresi i cofani di cui al § 1, il trasportatore è responsabile solo se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessa dal trasportatore, o con l'intenzione di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato.

Articolo 47
Diritto applicabile

Fatte salve le disposizioni della presente Sezione, ai veicoli si applicano le disposizioni della Sezione 2 relative alla responsabilità per i bagagli.

Capitolo IV

Disposizioni comuni

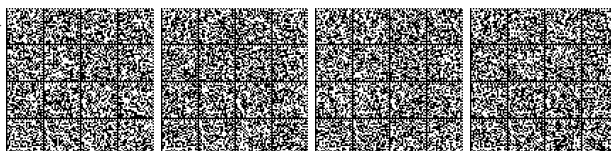
Articolo 48

Decadenza del diritto d'invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti nelle presenti Regoli uniformi, nonché le disposizioni del diritto nazionale che limitano le indennità ad un determinato ammontare, non si applicano quando é provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessa dal trasportatore, o con l'intenzione di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato.

Articolo 49
Conversione ed interessi

§ 1 Quando il calcolo dell'indennità implica la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, quest'ultima deve essere effettuata secondo il corso in vigore nel giorno e nel luogo di pagamento dell'indennità.

§ 2 L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, a decorrere dal giorno del reclamo previsto all'articolo 55 oppure, se non è vi stato reclamo, dal giorno dell'atto di citazione.

§ 3 Tuttavia, per le indennità dovute in virtù degli articoli 27 e 28, gli interessi decorrono solo dal giorno in cui si sono verificati i fatti che sono serviti alla determinazione dell'ammontare dell'indennità, qualora tale giorno sia posteriore a quello del reclamo o dell'atto di citazione.

§ 4 Per quanto concerne i bagagli, gli interessi sono dovuti solo se l'indennità supera 16 unità di conto per scontrino bagagli.

§ 5 Per quanto concerne i bagagli, se l'avente diritto non consegna al trasportatore entro il termine da questi opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari per la liquidazione definitiva di quanto reclamato, non decorrono interessi fra la scadenza del termine fissato e la consegna effettiva dei documenti.

Articolo 50
Responsabilità in caso d'incidente nucleare

Il trasportatore è esonerato dalla responsabilità che gli incombe in virtù delle presenti Regole uniformi quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e, in applicazione delle leggi e prescrizioni di uno Stato che disciplinano la responsabilità in materia di energia nucleare, il gestore di un impianto nucleare o altra persona che lo sostituisce sia responsabile di questo danno.

Articolo 51
Persone di cui risponde il trasportatore

Il trasportatore è responsabile dei suoi agenti e delle altre persone di cui si avvale per l'effettuazione del trasporto, quando questi agenti o altre persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria su cui il trasporto è effettuato, sono considerate come persone dei cui servizi il trasportatore si avvale per l'esecuzione del trasporto.

Articolo 52
Altre azioni

§ 1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti Regole uniformi, ogni azione per responsabilità a qualsiasi titolo svolta, non può essere esercitata contro il trasportatore se non alle condizioni e nei limiti di queste Regole uniformi.

§ 2 Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui il trasportatore risponde ai sensi dell'articolo 51.

Titolo V

Responsabilità del viaggiatore

Articolo 53

Principi particolari di responsabilità

Il viaggiatore è responsabile nei confronti del trasportatore per qualsiasi danno:

a) risultante dall'inosservanza dei suoi obblighi in virtù:

1. degli articoli 10, 14 e 20,

2. delle particolari disposizioni per il trasporto dei veicoli contenute nelle Condizioni generali di trasporto, oppure del Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID)

oppure

b) causato dagli oggetti o dagli animali che porta con sé,

a meno che non provi che il danno sia stato causato da circostanze che non poteva evitare, ed alle cui conseguenze non poteva ovviare, benché avesse dato prova della diligenza richiesta ad un viaggiatore coscienzioso. Questa disposizione non pregiudica la responsabilità che può incombere al trasportatore in virtù degli articoli 26 e 33, § 1.

Titolo VI

Esercizio dei diritti

Articolo 54

Constatazione di perdita parziale o di avaria.

§1 Se il trasportatore scopre o presume una perdita parziale o un'avaria di un oggetto trasportato sotto la custodia del trasportatore (bagagli, veicoli) o l'avente diritto ne afferma l'esistenza, il trasportatore deve compilare senza indugio e possibilmente alla presenza dell'avente diritto, un processo verbale attestante, a seconda della natura del danno, lo stato in cui si trova l'oggetto e, per quanto possibile, l'entità del danno, la sua causa e il momento in cui è avvenuto.

§2 Una copia del processo verbale di constatazione deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§3 Se l'avente diritto non accetta le risultanze del processo verbale, può richiedere che lo stato dei bagagli o del veicolo, nonché la causa e l'ammontare del danno siano constatati da un esperto designato dalle parti del contratto di trasporto o per via giudiziaria. La procedura è soggetta alle leggi ed alle prescrizioni dello Stato dove ha luogo la constatazione.

Articolo 55

Reclami

§1 I reclami relativi alla responsabilità del trasportatore in caso di morte e di ferimento di viaggiatori, devono essere indirizzati per iscritto al trasportatore contro il quale può essere intentata l'azione giudiziaria. Nel caso di un trasporto oggetto di un contratto unico ed effettuato da trasportatori successivi, i reclami possono ugualmente essere indirizzati al primo o all'ultimo trasportatore, nonché al trasportatore che ha nello Stato di domicilio o di residenza abituale del viaggiatore la sua sede principale, o la succursale, o l'ufficio che ha concluso il contratto di trasporto.

§ 2 Gli altri reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto al trasportatore indicato all'articolo 56, §§ 2 e 3.

§ 3 I documenti che l'avente diritto ritiene utile allegare al reclamo devono essere presentati o in originale o in copie, se del caso debitamente certificate conformi, qualora il trasportatore lo richieda. All'atto della liquidazione del reclamo, il trasportatore può esigere la restituzione del titolo di trasporto, dello scontrino bagagli e del bollettino di trasporto.

Articolo 56
Trasportatori che possono essere citati in giudizio

§1 L'azione giudiziaria fondata sulla responsabilità del trasportatore in caso di morte e di ferimento di viaggiatori può essere intentata solo contro un trasportatore responsabile ai sensi dell'articolo 26, § 5.

§2 Fatto salvo il § 4, le altre azioni legali dei viaggiatori fondate sul contratto di trasporto possono essere intentate solo contro il primo o l'ultimo trasportatore, o contro quello che eseguiva la parte di trasporto nel corso della quale è avvenuto il fatto all'origine della citazione giudiziaria.

§3 Nel caso di trasporti eseguiti da trasportatori successivi, quando il trasportatore che deve riconsegnare il bagaglio o il veicolo ha il proprio nome riportato con il suo consenso sullo scontrino bagagli o sul bollettino di trasporto, questi può essere citato in giudizio in conformità al § 2, anche se non ha ricevuto il bagaglio o il veicolo.

§4 L'azione in giudizio per la restituzione di una somma pagata in virtù del contratto di trasporto può essere intentata contro il trasportatore che ha riscosso questa somma, o contro quello a favore del quale la somma è stata riscossa.

§5 L'azione giudiziaria può essere esercitata contro un trasportatore diverso da quelli di cui ai §§ 2 e 4, se è formulata come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

§6 Nella misura in cui le presenti Regole uniformi si applicano al trasportatore sostituto, quest'ultimo può anch'esso essere perseguito in giudizio.

§7 Quando il richiedente può scegliere fra vari trasportatori, il suo diritto d'opzione si estingue nel momento in cui l'azione giudiziaria è intentata contro uno di essi; ciò si applica anche quando il richiedente ha la scelta fra uno o più trasportatori ed un trasportatore sostituto.

Articolo 57

Foro competente

§ 1 Le azioni giudiziarie fondate sulle presenti Regole uniformi possono essere intentate dinanzi alle giurisdizioni degli Stati membri designate di comune accordo dalle parti o dinanzi alla giurisdizione dello Stato membro sul cui territorio il convenuto ha il suo domicilio o la sua residenza abituale, la sua sede principale o la succursale o l'ufficio che ha concluso il contratto di trasporto. Non possono essere adite altre giurisdizioni.

§ 2 Quando un'azione fondata sulle presenti Regole uniformi è pendente dinanzi ad una giurisdizione competente ai sensi del § 1, o quando in questa controversia una sentenza é stata pronunciata da detta giurisdizione, nessuna nuova azione legale per lo stesso motivo potrà essere intentata fra le stesse parti, a meno che la decisione della giurisdizione davanti alla quale la prima azione è stata intentata, non possa essere eseguita nello Stato in cui la nuova azione è intentata.

Articolo 58
Estinzione dell'azione in caso di morte e di ferimento

§1 Ogni azione dell'avente diritto, fondata sulla responsabilità del trasportatore in caso di morte o di ferimento di viaggiatori, si estingue se l'avente diritto non segnala l'incidente subito dal viaggiatore entro dodici mesi a decorrere dalla conoscenza del danno ad uno dei trasportatori a cui può essere presentato un reclamo secondo l'articolo 55, § 1. Se l'avente diritto segnala verbalmente l'incidente al trasportatore, quest'ultimo deve rilasciargli un attestato di tale avviso verbale.

§ 2 L'azione tuttavia non si estingue se:

a) nel termine previsto al § 1, l'avente diritto ha presentato reclamo ad uno dei trasportatori designati all'articolo 55,. § 1;

b) nel termine previsto al § 1, il trasportatore responsabile è venuto a conoscenza, per altre vie, dell'incidente accaduto al viaggiatore;

c) l'incidente non è stato segnalato o è stato segnalato in ritardo, a seguito di circostanze non imputabili all'avente diritto;

d) l'avente diritto prova che l'incidente è dovuto a colpa del trasportatore .

Articolo 59
Estinzione dell'azione originata dal trasporto bagagli

§ 1 L'accettazione dei bagagli da parte dell'avente diritto estingue qualsiasi azione contro il trasportatore, originata dal contratto di trasporto, in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo nella riconsegna.

§ 2 L'azione tuttavia non si estingue :

a) in caso di perdita parziale o di avaria, se

1. la perdita o l'avaria siano state constatate conformemente all'articolo 54 prima del ritiro dei bagagli da parte dell'avente diritto;

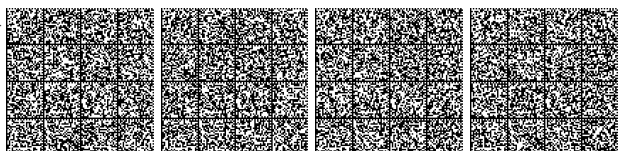
2. la constatazione che avrebbe dovuto essere fatta conformemente all'articolo 54 è stata omessa solo per colpa del trasportatore;

b) in caso di danno non apparente, constatato dopo l'accettazione dei bagagli da parte dell'avente diritto, qualora quest'ultimo:

1. richieda la constatazione conformemente all'articolo 54 immediatamente dopo la scoperta del danno e non oltre i tre giorni successivi al ritiro dei bagagli,

2. fornisca inoltre la prova che il danno si è verificato tra la presa in carico da parte del trasportatore e la riconsegna;

c) in caso di ritardo nella riconsegna, qualora l'avente diritto entro ventuno giorni abbia fatto valere i propri diritti nei confronti di uno dei trasportatori indicati all'articolo 56, § 3;

d) qualora l'avente diritto fornisca la prova che il danno è imputabile a colpa del trasportatore;

Articolo 60
Prescrizione

§1 Le azioni di risarcimento danni, fondate sulla responsabilità del trasportatore in caso di morte e di ferimento di viaggiatori, si prescrivono:

a) per il viaggiatore, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'incidente;

b) per gli altri aventi diritto, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello del decesso del viaggiatore purchè questo termine non oltrepassi il limite di cinque anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'incidente.

§ 2 Le altre azioni originate dal contratto di trasporto si prescrivono in un anno. Tuttavia la prescrizione è di due anni se si tratta di un'azione per un danno che derivi da un atto o da un'omissione commessi o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente potuto derivare.

§ 3 La prescrizione prevista al §2 decorre per l'azione:

a) d'indennità per perdita totale: dal quattordicesimo giorno successivo alla scadenza del termine previsto all'articolo 22, § 3;

b) d'indennità per perdita parziale, avaria o ritardo nella riconsegna: dal giorno in cui la consegna è stata effettuata;

c) in tutti gli altri casi concernenti il trasporto dei viaggiatori; dal giorno di scadenza di validità del titolo di trasporto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel computo dei termini.

§ 4 In caso di reclamo scritto conformemente all'articolo 55 unitamente ai documenti giustificativi necessari, la prescrizione è sospesa fino al giorno in cui il trasportatore respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti che vi sono allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso per la parte del reclamo che rimane in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti sono a carico della parte che invoca tale fatto. Ulteriori reclami aventi lo stesso oggetto non sospendono la prescrizione.

§ 5 L'azione prescritta non può più essere esercitata, neanche sotto forma di domanda riconvenzionale o di un'eccezione.

§ 6 Peraltro la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

Titolo VII

Rapporti dei trasportatori fra loro

Articolo 61

Ripartizione del prezzo di trasporto

§ 1 Ogni trasportatore deve pagare ai trasportatori interessati la parte di loro spettanza su un prezzo di trasporto che ha riscosso o che avrebbe dovuto riscuotere. Le modalità di pagamento sono stabilite mediante accordo fra i trasportatori.

§ 2 L'articolo 6, § 3, l'articolo 16, § 3 e l'articolo 25 si applicano ugualmente alle relazioni fra i trasportatori successivi.

Articolo 62

Diritto di regresso

§1 Il trasportatore che ha pagato un'indennità ai sensi delle presenti Regole uniformi ha diritto di regresso contro i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle seguenti disposizioni:

a) il trasportatore che ha causato il danno ne è il solo responsabile;

b) se il danno è stato causato da più trasportatori, ciascuno di essi risponde del danno che ha causato; se non è possibile distinguere, l'indennità è ripartita fra loro conformemente alla lettera c);

c) se non può essere provato quale dei trasportatori abbia causato il danno, l'indennità è ripartita fra tutti i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelli che provano di non aver causato il danno; la ripartizione è fatta in proporzione alla quota del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno dei trasportatori.

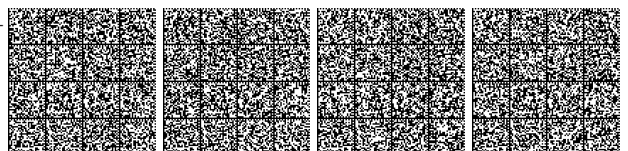
§2 In caso d'insolvibilità di uno di questi trasportatori , la quota che gli incombe e che non ha pagato è ripartita fra tutti gli altri trasportatori che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla parte del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno di essi.

Articolo 63

Procedura di regresso

§1 La fondatezza del pagamento effettuato dal trasportatore che esercita una delle azioni di regresso ai sensi dell'articolo 62 non può essere contestata dal trasportatore contro il quale il regresso viene esercitato, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e quest'ultimo trasportatore, debitamente citato, è stato posto in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa i termini per la notifica della citazione e per l'intervento.

§ 2 Il trasportatore che esercita il regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutti i trasportatori con i quali non sia venuto a transazione, per non perdere il suo diritto di regresso contro quelli che non ha citato .

§ 3 Il giudice deve decidere con un'unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.

§ 4 Il trasportatore che desidera far valere il suo diritto di regresso, può investire le giurisdizioni dello Stato sul cui territorio uno dei trasportatori partecipanti al trasporto ha la sede principale, o la succursale, o l'ufficio che ha concluso il contratto di trasporto.

§ 5 Quando l'azione deve essere intentata contro più trasportatori, il trasportatore che esercita il diritto di regresso può scegliere fra le giurisdizioni competenti ai sensi del § 4 quella dinanzi alla quale presenterà la sua azione di regresso.

§ 6 Non possono essere introdotte azioni di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda di risarcimento proposta dall'avente diritto al contratto di trasporto.

Articolo 64
Accordi relativi al regresso

I trasportatori sono liberi di concordare fra loro disposizioni in deroga agli articoli 61 e 62.

Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM - Appendice B alla Convenzione)

Titolo primo
Generalità

Articolo primo
Campo d'applicazione

§1 Le presenti Regole uniformi si applicano a qualsiasi contratto di trasporto ferroviario di merci a titolo oneroso, quando il luogo dell'assunzione in carico della merce ed il luogo previsto per la consegna sono situati in due diversi Stati membri, ciò a prescindere dalla sede e dalla nazionalità delle parti nel contratto di trasporto.

§2 Le presenti Regole uniformi si applicano altresì ai contratti di trasporto ferroviario di merci a titolo oneroso, quando il luogo dell'assunzione in carico della merce ed il luogo previsto per la consegna sono situati in due Stati diversi, di cui uno almeno è Stato membro, e quando le parti del contratto concordano che il contratto è sottoposto a tali Regole uniformi.

§3 Quando un trasporto internazionale oggetto di un contratto unico include, a titolo di complemento del trasporto transfrontaliero ferroviario un trasporto su strada o su una via navigabile interna nel traffico interno di uno Stato membro, si applicano le presenti Regole uniformi.

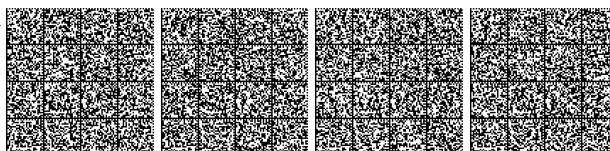
§4 Quando un trasporto internazionale oggetto di un contratto unico include a titolo di complemento del trasporto ferroviario, un trasporto marittimo o un trasporto transfrontaliero su una via navigabile interna, le presenti Regole uniformi si applicano se il trasporto marittimo o il trasporto su via navigabile interna è effettuato su linee iscritte nella lista delle linee di cui all'articolo 24 § 1 della Convenzione.

§ 5 Le presenti Regole uniformi non si applicano ai trasporti effettuati fra stazioni situate sul territorio di Stati limitrofi, quando l'infrastruttura di queste stazioni è gestita da uno o più gestori d'infrastrutture dipendenti da uno solo di questi Stati.

§ 6 Ogni Stato che sia Parte di una convenzione relativa al trasporto internazionale ferroviario diretto di merci, di natura comparabile alle presenti Regole uniformi può, quando presenta una domanda di adesione alla Convenzione, dichiarare che applicherà tali Regole uniformi ai soli trasporti effettuati su una parte dell'infrastruttura ferroviaria ubicata sul suo territorio. Questa parte dell'infrastruttura ferroviaria deve essere definita con precisione ed essere collegata all'infrastruttura ferroviaria di uno Stato membro. Quando uno Stato ha reso la dichiarazione sopra menzionata, dette Regole uniformi si applicano solo a condizione che:

a) il luogo dell'assunzione in carico della merce o il luogo per la riconsegna nonché l'itinerario previsti nel contratto di trasporto, siano situati sull'infrastruttura designata; o

b) l'infrastruttura designata colleghi l'infrastruttura di due Stati membri e sia stata prevista nel contratto di trasporto in quanto itinerario per un trasporto in transito.

§ 7 Lo Stato che ha reso una dichiarazione secondo il § 6, può rinunciarvi in qualsiasi momento informandone il depositario. Tale rinuncia ha effetto un mese dopo la data nella quale il

depositario ne avvisa gli Stati membri. La dichiarazione diviene priva di effetto quando la convenzione di cui al § 6, prima frase, cessa di essere in vigore per questo Stato.

Articolo 2
Prescrizioni di diritto pubblico

I trasporti a cui si applicano le presenti Regole uniformi, rimangono sottoposti alle prescrizioni di diritto pubblico, in particolare alle prescrizioni relative al trasporto delle merci pericolose, alle prescrizioni del diritto doganale ed a quelle relative alla protezione degli animali.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

a) <<trasportatore >> indica il trasportatore contrattuale con il quale lo speditore ha concluso il contratto di trasporto in virtù di tali Regole uniformi, oppure un trasportatore successivo, il quale è responsabile in base a questo contratto,

b) << trasportatore sostituto>> indica un trasportatore che non ha concluso il contratto di trasporto con lo speditore, ma al quale il trasportatore di cui alla lettera a) ha affidato in tutto o in parte l'esecuzione del trasporto ferroviario,

c) << Condizioni generali di trasporto>> indica le condizioni del trasportatore sotto forma di condizioni generali, o di tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro e che sono divenute, con la stipula del contratto di trasporto, parte integrante di quest'ultimo;

d) << unità di trasporto intermodale >> indica i contenitori, le casse mobili, i semi-rimorchi o altre unità di carico simili utilizzate nel trasporto intermodale.

Articolo 4
Deroghe

§1 Gli Stati membri possono concludere accordi che prevedono deroghe alle presenti Regole uniformi per i trasporti effettuati esclusivamente fra due stazioni ferroviarie situate da una parte e dall'altra della frontiera, quando non vi sia un'altra stazione intermedia.

§2 Per i trasporti effettuati fra due Stati membri che transitano attraverso uno Stato non membro, gli Stati interessati possono concludere accordi in deroga alle presenti Regole uniformi.

§3 Gli accordi di cui ai §§ 1 e 2, come anche la loro entrata in vigore sono comunicati all'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari. Il Segretario generale dell'Organizzazione ne informa gli Stati Membri e le imprese interessate.

Articolo 5
Diritto cogente

Salvo diversa clausola nelle presenti Regole uniformi, ogni stipula che, direttamente o indirettamente, deroghi a tali Regole uniformi è nulla e priva di effetto. La nullità di tali stipule non comporta la nullità delle altre disposizioni del contratto di trasporto. Ciò nonostante, un trasportatore può assumere una responsabilità ed obblighi più onerosi di quelli previsti dalle presenti Regole uniformi.

Titolo II
Conclusione ed esecuzione del contratto di trasporto

Articolo 6
Contratto di trasporto

§1 Con il contratto di trasporto, il trasportatore s'impegna a trasportare la merce a titolo oneroso al luogo di destinazione ed a consegnarla ivi al destinatario.

§2 Il contratto di trasporto deve essere attestato da una lettera di vettura secondo un modello uniforme. Tuttavia l'assenza , l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudicano né l'esistenza né la validità del contratto che rimane soggetto alle presenti Regole Uniformi.

§3 La lettera di vettura è firmata dallo speditore e dal trasportatore. La firma può essere sostituita da un timbro, da un'indicazione della macchina contabile o in ogni altro modo appropriato.

§4 Il trasportatore deve certificare sul duplicato della lettera di vettura, in modo appropriato, l'assunzione in carico della merce e deve consegnare il duplicato allo speditore.

§5 La lettera di vettura non ha valore di un titolo di credito negoziabile.

§6 Per ogni spedizione va compilata una lettera di vettura. Salvo diverso accordo fra lo speditore ed il trasportatore, una stessa lettera di vettura può riguardare esclusivamente il carico di un solo vagone.

§7 In caso di trasporto che attraversa il territorio doganale della Comunità europea o il territorio sul quale è applicata la procedura di transito comune, ciascuna spedizione deve essere accompagnata da una lettera di vettura che corrisponda ai requisiti dell'articolo 7.

§8 Le associazioni internazionali dei trasportatori stabiliscono i modelli uniformi di lettera di vettura, di comune accordo con le associazioni internazionali della clientela e gli organismi competenti in materia doganale negli Stati membri, nonché con ogni organizzazione intergovernativa d'integrazione economica regionale avente competenza per la propria legislazione doganale.

§9 La lettera di vettura, compreso il suo duplicato, può consistere in una forma di registrazione elettronica di dati che possono essere trasformati in segni di scrittura leggibili. I procedimenti utilizzati per la registrazione e l'elaborazione dei dati devono essere equivalenti dal punto di vista funzionale, segnatamente per quanto concerne l'efficacia probatoria della lettera di vettura costituita di questi dati.

Articolo 7
Tenore della lettera di vettura

§ 1 La lettera di vettura deve contenere le seguenti indicazioni:

a) luogo e data della sua compilazione;

b) nome ed indirizzo dello speditore;

c) nome ed indirizzo del trasportatore che ha concluso il contratto di trasporto;

d) nome ed indirizzo di colui al quale la merce è effettivamente consegnata se non si tratta del trasportatore di cui alla lettera c);

e) luogo e data dell'assunzione in carico della merce;

f) luogo di consegna;

g) nome ed indirizzo del destinatario;

h) denominazione della natura della merce e delle modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione prevista dal Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID);

i) il numero di colli ed i segni e numeri particolari necessari per identificare le spedizioni in piccole partite;

j) il numero del vagone, nel caso di trasporto per carri completi;

k) il numero del veicolo ferroviario viaggiante sulle proprie ruote se è consegnato al trasporto in quanto merce;

l) inoltre, in caso di unità di trasporto intermodale, la categoria, il numero o altre caratteristiche necessarie per la loro identificazione;

m) la massa lorda della merce o la quantità della merce espressa sotto altre forme;

n) l'enumerazione dettagliata dei documenti richiesti dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, allegati alla lettera di vettura o custoditi a disposizione del trasportatore presso un'autorità debitamente designata o presso un organo designato nel contratto;

o) le spese inerenti al trasporto (prezzo del trasporto, spese accessorie, diritti doganali ed altre spese che possono intervenire dalla stipula del contratto fino alla riconsegna), nella misura in cui debbono essere pagate dal destinatario o ogni altra indicazione che le spese sono a carico del destinatario;

p) l'indicazione che il trasporto è sottoposto, nonostante ogni clausola contraria, alle presenti Regole uniformi.

§2 Se del caso, la lettera di vettura deve inoltre contenere le seguenti indicazioni:

a) in caso di trasporto ad opera di trasportatori successivi, il nome del trasportatore che deve consegnare la merce, quando questi abbia dato il proprio consenso all'iscrizione sulla lettera di vettura;

b) le spese di cui lo speditore si fa carico;

c) l'ammontare del rimborso da riscuotere al momento della riconsegna della merce;

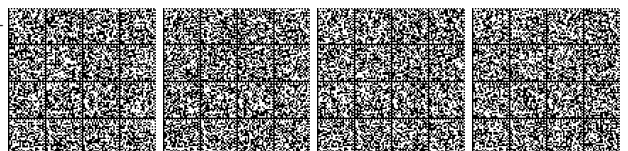
d) il valore dichiarato della merce e l'ammontare che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna;

e) il termine concordato entro il quale il trasporto deve essere effettuato;

f) l'itinerario concordato;

g) una lista dei documenti non menzionati al § 1 lettera n) consegnati al trasportatore;

h) le iscrizioni dello speditore concernenti il numero e la designazione dei sigilli che egli ha apposto sul vagone.

§3 Le parti del contratto di trasporto possono riportare sulla lettera di vettura ogni altra indicazione che riterranno utile.

Articolo 8
Responsabilità per le indicazioni riportate sulla lettera di vettura

§1 Lo speditore risponde di tutte le spese e danni sostenuti dal trasportatore a causa:

a) dell'iscrizione nella lettera di vettura, da parte dello speditore, di menzioni irregolari inesatte, incomplete o riportate altrove rispetto allo spazio riservato a ciascuna di esse o:

b) dell'omissione, da parte dello speditore, delle iscrizioni prescritte dal RID.

§ 2 Se, a richiesta dello speditore, il trasportatore riporta delle menzioni sulla lettera di vettura, si considera, fino a prova contraria, che agisca per conto dello speditore.

§ 3 Se la lettera di vettura non contiene l'indicazione di cui all'articolo 7, § 1 , lettera p) il trasportatore è responsabile di tutte le spese e danni subiti dall'avente diritto a causa di tale omissione.

Articolo 9
Merci pericolose

Se lo speditore ha omesso le iscrizioni prescritte dal RID, il trasportatore può in qualsiasi momento, a seconda delle circostanze, scaricare o distruggere la merce o renderla innocua senza che vi sia diritto ad indennizzo, a meno che non fosse a conoscenza del carattere pericoloso della merce al momento della sua assunzione in carico.

Articolo 10
Pagamento delle spese

§1 Salvo diverso accordo fra lo speditore ed il trasportatore, le spese (prezzo del trasporto, spese accessorie, diritti doganali ed altre spese che intervengono dalla stipula del contratto fino alla riconsegna) sono pagate dallo speditore.

§2 Se in virtù di un accordo fra lo speditore ed il trasportatore, le spese sono stabilite a carico del destinatario, ed il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura né ha fatto valere i propri diritti conformemente all'articolo 17, §3, né ha modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 18, lo speditore resta obbligato al pagamento delle spese.

Articolo 11
Verifica

§1 Il trasportatore ha diritto di verificare in ogni momento se le condizioni di trasporto sono state rispettate e se la spedizione corrisponde alle iscrizioni riportate sulla lettera di vettura dallo speditore. Quando la verifica riguarda il contenuto della spedizione, deve essere effettuata per quanto possibile in presenza dell'avente diritto; nel caso in cui non sia possibile, il trasportatore si avvale di due testimoni indipendenti, in mancanza di altre disposizioni previste nelle leggi e nelle prescrizioni dello Stato dove avviene la verifica.

§2 Se la spedizione non corrisponde alle iscrizioni riportate sulla lettera di vettura o se le disposizioni relative al trasporto delle merci ammesse sotto condizione non sono state rispettate, il risultato della verifica deve essere annotato sul foglio della lettera di vettura che accompagna la merce e, se il trasportatore è ancora in possesso del duplicato della lettera di vettura, anche su questo. In tal caso, le spese connesse alla verifica gravano sulla merce, a meno che non siano state pagate immediatamente.

§3 Quando lo speditore effettua il carico, ha diritto di esigere la verifica, da parte del trasportatore, dello stato della merce e del suo imballaggio, nonché dell'esattezza delle dichiarazioni contenute nella lettera di vettura riguardo al numero di colli, alle loro marcature ed ai loro numeri, nonché alla massa lorda o alla quantità diversamente indicata. Il trasportatore è obbligato a procedere alla verifica solo se ha i mezzi appropriati per farlo. Il trasportatore può reclamare il pagamento delle spese di verifica. Il risultato delle verifiche è trascritto nella lettera di vettura.

Articolo 12
Efficacia probatoria della lettera di vettura

§1 La lettera di vettura fa fede, fino a prova contraria, della stipula e delle condizioni del contratto di trasporto e dell'assunzione in carico della merce da parte del trasportatore.

§2 Quando il trasportatore ha effettuato il carico, la lettera di vettura fa fede, fino a prova contraria, dello stato della merce e del suo imballaggio indicato nella lettera di vettura oppure, in mancanza di tali indicazioni, delle buone condizioni apparenti al momento dell'assunzione in carico da parte del trasportatore , nonché dell'esattezza delle dichiarazioni della lettera di vettura riguardanti il numero di colli, le loro marcature ed i loro numeri, nonché la massa lorda o la quantità diversamente indicata.

§3 Quando lo speditore ha effettuato il carico, la lettera di vettura fa fede, fino a prova contraria, dello stato della merce e del suo imballaggio indicato nella lettera di vettura oppure, in mancanza di tali indicazioni, delle buone condizioni apparenti e dell'esattezza delle dichiarazioni di cui al § 2 , unicamente nel caso in cui il trasportatore abbia verificato tali dichiarazioni e ne abbia riportato il risultato concordante della sua verifica sulla lettera di vettura.

§4 Tuttavia la lettera di vettura non fa fede quando comporta una riserva motivata. Una riserva può essere motivata segnatamente dal fatto che il trasportatore non ha mezzi appropriati per controllare se la spedizione corrisponde effettivamente alle iscrizioni riportate nella lettera di vettura.

Articolo 13
Carico e scarico della merce

§1 Lo speditore ed il trasportatore stabiliscono di comune accordo a chi incombe il carico e lo scarico della merce. In mancanza di tale accordo, per i colli il carico e lo scarico incombono al trasportatore, mentre per i carri completi il carico incombe allo speditore e lo scarico, dopo la riconsegna, al destinatario.

§2 Lo speditore è responsabile di tutte le conseguenze di un carico difettoso da esso effettuato e deve evidentemente porre riparo al danno di conseguenza subito dal trasportatore. La prova del carico difettoso incombe al trasportatore.

Articolo 14
Imballaggio

Lo speditore è responsabile nei confronti del trasportatore di tutti i danni e le spese dovute all'assenza o a stato difettoso dell'imballaggio della merce a meno che il trasportatore, in caso stato difettoso evidente o comunque a lui noto al momento dell'assunzione in carico, non abbia espresso delle riserve a tale riguardo.

Articolo 15
Espletamento di adempimenti amministrativi

§1 In vista dell'espletamento degli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative, prima della consegna della merce lo speditore deve allegare alla lettera di vettura o porre a disposizione del trasportatore i documenti necessari, e fornirgli tutte le informazioni richieste.

§ 2 Il trasportatore non è tenuto a controllare se questi documenti e informazioni siano esatti o sufficienti. Lo speditore è responsabile nei confronti del trasportatore per tutti i danni eventualmente risultanti dall'assenza, dall'insufficienza o dall'irregolarità di questi documenti ed informazioni, salvo in caso di colpa del trasportatore.

§ 3 Il trasportatore è responsabile delle conseguenze della perdita o dell'uso irregolare dei documenti menzionati nella lettera di vettura o che l'accompagnano, o che gli sono stati affidati, a meno che la perdita o il danno causato dall'utilizzazione irregolare di questi documenti siano stati causati da circostanze che il trasportatore non poteva evitare, o alle cui conseguenze non era in grado di ovviare. In ogni caso l'eventuale indennità non dovrà superare quella prevista in caso di perdita della merce.

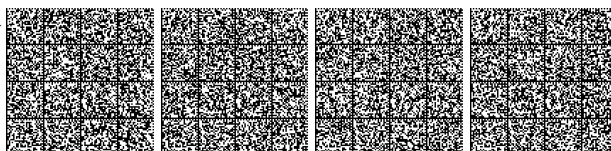
§ 4 Lo speditore, mediante un'iscrizione riportata nella lettera di vettura, o il destinatario che impartisce un ordine in conformità all'articolo 18, § 3 può chiedere:

a) di assistere all'espletamento degli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative, o di farsi rappresentare da un mandatario, per fornire tutte le informazioni e formulare ogni osservazione utile;

b) di espletare egli stesso gli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative o di farli espletare da un mandatario , purché ciò sia consentito dalle leggi e dalle prescrizioni dello Stato in cui sono effettuati;

c) di procedere al pagamento dei diritti doganali e di altre spese, quando egli stesso o il suo mandatario assista all'espletamento degli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative o vi provveda, purché ciò sia consentito dalle leggi e dalle prescrizioni dello Stato in cui sono effettuati .

In questi casi, né lo speditore né il destinatario avente diritto di disporre, né il loro mandatario possono prendere possesso della merce.

§ 5 Se, per l'adempimento delle formalità richieste dalle dogane o da altre autorità amministrative, lo speditore ha designato un luogo dove le norme in vigore non consentono di espletare tali adempimenti, o se ha stabilito per tali adempimenti un diverso modo di procedere che non può

essere attuato, il trasportatore agisce nel modo che sembra più favorevole agli interessi dell'avente diritto ed informa lo speditore dei provvedimenti presi.

§ 6 Se lo speditore si è assunto l'onere di pagare i diritti doganali, il trasportatore può espletare gli adempimenti doganali a sua scelta, sia strada facendo, sia nel luogo di destinazione .

§7 Tuttavia il trasportatore può procedere in conformità al paragrafo 5 se nel luogo di destinazione il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura nel termine previsto dalle norme in vigore.

§ 8 Lo speditore deve conformarsi alle prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative riguardo all'imballaggio ed alla copertura delle merci con teloni impermeabili. . Se lo speditore non ha imballato o ricoperto le merci con teloni conformemente a queste norme, può provvedervi il trasportatore; le spese che ne risultano gravano sulla merce.

Articolo 16
Termini di resa

§ 1 Lo speditore ed il trasportatore si accordano sul termine di resa. In mancanza di accordo, questo termine non può essere superiore a quello risultante dai §§ da 2 a 4.

§ 2 Fatti salvi i §§ 3 e 4, i termini massimi di consegna sono i seguenti:

a) per i carri completi:

- termine di spedizione 12 ore
- termine di trasporto, per frazione indivisibile di 400 km 24 ore;

b) per le spedizioni in piccole partite:

- termine di spedizione 24 ore
- termine di trasporto, per frazione indivisibile di 200 km 24 ore

Le distanze si riferiscono all'itinerario concordato o, in difetto, all'itinerario più breve possibile.

§ 3 Il trasportatore può stabilire termini di resa supplementari di una determinata durata nei seguenti casi:

a) spedizioni inoltrate:

- su linee aventi un diverso scartamento di binari;
- sul mare o su una via di navigazione interna,
- su strada se non esiste un collegamento ferroviario;

b) circostanze eccezionali che comportano uno sviluppo anomalo del traffico o difficoltà anomale di gestione.

La durata dei termini supplementari deve figurare nelle Condizioni generali di trasporto.

§ 4 Il termine di consegna inizia a decorrere dopo l'assunzione in carico della merce; è prorogato per l'eventuale durata del soggiorno, non dovuta a colpa del trasportatore. Il termine di consegna è sospeso le domeniche e i giorni festivi legalmente riconosciuti.

Articolo 17
Riconsegna

§1 Il trasportatore deve riconsegnare la lettera di vettura e la merce al destinatario nel luogo di consegna previsto, dietro ricevuta e pagamento dei crediti risultanti dal contratto di trasporto.

§2 Sono assimilati alla riconsegna al destinatario, se effettuati conformemente alle prescrizioni in vigore nel luogo di riconsegna:

a) la consegna della merce alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro magazzini, quando questi non si trovino sotto la custodia del trasportatore;

b) il deposito della merce in magazzino presso il trasportatore, o il suo deposito presso un commissionario-speditore o in un deposito pubblico.

§3 Dopo l'arrivo della merce nel luogo di consegna, il destinatario può chiedere al trasportatore di consegnargli la lettera di vettura e la merce. Se è accertata la perdita della merce o se la merce, alla scadenza del termine previsto all'articolo 1, non è pervenuta, il destinatario può far valere in proprio, contro il trasportatore, i diritti risultanti in suo favore dal contratto di trasporto.

§4 L'avente diritto può rifiutare l'accettazione della merce, anche dopo il ricevimento della lettera di vettura ed il pagamento dei crediti risultanti dal contratto di trasporto, finché non si sia provveduto alle verifiche da lui richieste per la constatazione di un danno addotto.

§5 Per il rimanente, la riconsegna della merce viene effettuata conformemente alle prescrizioni in vigore nel luogo della riconsegna.

§6 Se la merce è stata consegnata senza riscuotere preliminarmente un rimborso gravante sulla merce, il trasportatore è tenuto ad indennizzare lo speditore fino a concorrenza dell'ammontare del rimborso, salvo azione di regresso contro il destinatario.

Articolo 18
Diritto di disporre della merce

§1 Lo speditore ha diritto di disporre della merce e di modificare per mezzo di ordini successivi, il contratto di trasporto. In particolare, può chiedere al trasportatore:

a) di interrompere il trasporto della merce;

b) di rinviare la riconsegna della merce;

c) di riconsegnare la merce ad un destinatario diverso da quello iscritto nella lettera di vettura;

d) di riconsegnare la merce in un luogo diverso da quello iscritto nella lettera di vettura.

§2 Il diritto dello speditore di modificare il contratto di trasporto, anche se è in possesso del duplicato della lettera di vettura, si estingue nei casi in cui il destinatario:

a) ha ritirato la lettera di vettura;

b) ha accettato la merce;

c) ha fatto valere i suoi diritti conformemente all'articolo 17, § 3;

d) è autorizzato, conformemente al § 3, ad impartire ordini; a partire da questo momento, il trasportatore deve conformarsi agli ordini ed alle istruzioni del destinatario.

§3 Il diritto di modificare il contratto di trasporto spetta al destinatario non appena la lettera di vettura è compilata, salvo se diversamente stabilito in questa lettera dallo speditore.

§4 Il diritto del destinatario di modificare il contratto di trasporto, si estingue quando:

a) ha ritirato la lettera di vettura;

b) ha accettato la merce;

c) ha fatto valere i suoi diritti in conformità all'articolo 17, § 3;

d) ha prescritto, conformemente al § 5, di consegnare la merce a terzi, e quando questi ultimi hanno fatto valere i loro diritti conformemente all'articolo 17, §3.

§5 Se il destinatario ha prescritto di consegnare la merce a terzi, questi non sono autorizzati a modificare il contratto di trasporto.

Articolo 19
Esercizio del diritto di disposizione

§1 Quando lo speditore o, nel caso dell'articolo 18, § 3, il destinatario intende modificare per mezzo di ordini ulteriori il contratto di trasporto, deve presentare al trasportatore il duplicato della lettera di vettura sulla quale devono essere trascritte le modifiche.

§2 Lo speditore, o nel caso dell'articolo 18, § 3, il destinatario, deve indennizzare il trasportatore delle spese e del pregiudizio comportato dall'esecuzione di ulteriori modifiche.

§3 L'esecuzione di ulteriori modifiche deve essere possibile, lecita e ragionevolmente esigibile nel momento in cui gli ordini pervengono a colui il quale deve eseguirli, e in particolare non deve né intralciare il normale esercizio dell'impresa del trasportatore, né arrecare pregiudizio agli speditori o ai destinatari di altre spedizioni.

§4 Le ulteriori modifiche non devono avere come effetto di dividere la spedizione.

§5 Se, in ragione delle condizioni previste al § 3, il trasportatore non può eseguire gli ordini che riceve, deve avvisarne immediatamente colui il quale emana gli ordini.

§6 In caso di colpa del trasportatore, quest'ultimo è responsabile delle conseguenze dell'inadempimento o dell'esecuzione difettosa di un'ulteriore modifica. Tuttavia, l'eventuale indennità non supera quella prevista in caso di perdita della merce.

§7 Il trasportatore che dà seguito alle ulteriori modifiche richieste dallo speditore, senza esigere la presentazione del duplicato della lettera di vettura, è responsabile del danno che ne deriva al destinatario se il duplicato della lettera di vettura è stato trasmesso a quest'ultimo. Tuttavia, l'eventuale indennità non supera quella prevista in caso di perdita della merce.

Articolo 20
Impedimenti al trasporto

§1 In caso d'impedimento al trasporto il trasportatore decide se sia preferibile istradare d'ufficio la merce per altra via o se convenga, nell'interesse dell'avente diritto, chiedere istruzioni a quest'ultimo, fornendogli tutte le informazioni utili di cui dispone.

§2 Se la continuazione del trasporto non è possibile, il trasportatore chiede istruzioni alla persona che ha diritto di disporre della merce. Se il trasportatore non può ottenere istruzioni in tempo utile, deve prendere le misure che a lui sembrano le più favorevoli agli interessi della persona che ha diritto di disporre della merce.

Articolo 21
Impedimenti alla riconsegna

§1 In caso d'impedimento alla riconsegna, il trasportatore deve avvisare senza indugio lo speditore e chiedergli istruzioni salvo che, con una indicazione sulla lettera di vettura, lo speditore non abbia chiesto che la merce gli sia rinviata d'ufficio se interviene un impedimento alla riconsegna.

§2 Quando l'impedimento alla riconsegna cessa prima che le istruzioni dello speditore siano pervenute al trasportatore, la merce è consegnata al destinatario. Lo speditore deve esserne avvisato senza indugio.

§3 Se il destinatario rifiuta la merce , lo speditore ha diritto di dare istruzioni anche se non può esibire il duplicato della lettera di vettura.

§4 Se l'impedimento alla riconsegna interviene dopo che il destinatario ha modificato il contratto di trasporto in conformità all'articolo 18, §§ da 3 a 5, il trasportatore deve avvisare il destinatario.

Articolo 22
Conseguenze degli impedimenti al trasporto ed alla riconsegna

§1 Il trasportatore ha diritto al rimborso delle spese causategli:

a) dalla sua richiesta d'istruzioni,

b) dall'esecuzione delle istruzioni ricevute,

c) dal fatto che le istruzioni richieste non gli sono pervenute, o non in tempo utile,

d) dal fatto che ha preso una decisione conformemente all'articolo 20, §1 senza aver richiesto istruzioni,

a meno che tali spese non siano la conseguenza di un suo errore. In particolare, può riscuotere il prezzo di trasporto applicabile sull'itinerario intrapreso e disporre dei termini corrispondenti a quest'ultimo.

§2 Nei casi di cui all'articolo 20, § 2 ed all'articolo 21, § 1, il trasportatore può scaricare immediatamente la merce a spese dell'avente diritto. Dopo questo scarico il trasporto si considera terminato. Il trasportatore assume quindi la custodia della merce per conto dell'avente diritto. Può tuttavia affidare la merce a terzi ed in questo caso la sua sola responsabilità sarà quella della scelta sensata di tali terzi. La merce rimane gravata dei crediti risultanti dal contratto di trasporto e di tutte le altre spese.

§3 Il trasportatore può far procedere alla vendita della merce senza attendere istruzioni dall'avente diritto quando la natura deperibile o le condizioni della merce lo giustifichino, o quando le spese di custodia siano sproporzionate rispetto al valore della merce. Negli altri casi può ugualmente far procedere alla vendita, qualora, entro un termine ragionevole, non abbia ricevuto dall'avente diritto istruzioni contrarie, di cui l'esecuzione possa equamente essere richiesta.

§ 4 Se la merce è stata venduta, i proventi della vendita, detratte le spese gravanti sulla merce, devono essere messi a disposizione dell'avente diritto. Se i proventi sono inferiori a queste spese, lo speditore deve pagare la differenza.

§ 5 Il modo di procedere in caso di vendita è determinato dalle leggi e dalle prescrizioni in vigore nel luogo dove si trova la merce o dalle usanze del luogo.

§ 6 Se in caso d'impedimento al trasporto o alla riconsegna, lo speditore non dà istruzioni in tempo utile e se l'impedimento al trasporto o alla riconsegna non può essere eliminato in base ai §§ 2 e 3, il trasportatore può rinviare la merce allo speditore oppure, se giustificato, distruggerla a spese di quest'ultimo.

Titolo III
Responsabilità

Articolo 23
Fondamento della responsabilità

§1 Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dall'avaria della merce sopraggiunte a partire dall'assunzione in carico della merce fino alla riconsegna, nonché del danno derivante dall'aver oltrepassato il termine di resa, qualunque sia l'infrastruttura ferroviaria utilizzata.

§2 Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità nella misura in cui la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa siano stati causati da colpa dell'avente diritto, da un ordine di quest'ultimo non determinato da colpa del trasportatore, da un vizio proprio della merce (deterioramento interno, sfrido di trasporto, ecc.) o da circostanze che il trasportatore non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3 Il trasportatore è esonerato da questa responsabilità nella misura in cui la perdita o l'avaria derivano da particolari rischi inerenti ad uno o più dei seguenti fatti :

a) trasporto effettuato in carro scoperto in base alle Condizioni generali di trasporto, o quando ciò sia stato espressamente concordato ed iscritto nella lettera di vettura; fatti salvi i danni subiti dalle merci a causa d'influenze atmosferiche, le merci caricate in unità di trasporto intermodale ed in veicoli stradali chiusi trasportati da carri non sono considerate come trasportate in carro scoperto; se lo speditore utilizza dei teloni nel trasporto delle merci in carro scoperto, il trasportatore assume la stessa responsabilità di quella che gli incombe per il trasporto in carri scoperti non telonati, anche se si tratta di merci che, secondo le Condizioni generali di trasporto, non sono trasportate in carri scoperti;

b) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette, per la loro natura, a perdite o avarie, se non sono state imballate o se sono state imballate inadeguatamente;

c) carico delle merci ad opera dello speditore, o scarico ad opera del destinatario;

d) natura di alcune merci soggette per cause inerenti a tale natura, alla perdita totale o parziale o all'avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, dispersione;

e) designazione o numerazione irregolare, inesatta o incompleta di colli;

f) trasporto di animali vivi;

g) trasporto che , in virtù delle disposizioni applicabili, o di accordi fra lo speditore ed il trasportatore e indicate nella lettera di vettura, deve essere effettuato sotto scorta, se la perdita o l'avaria derivano da un rischio che la scorta aveva lo scopo di evitare.

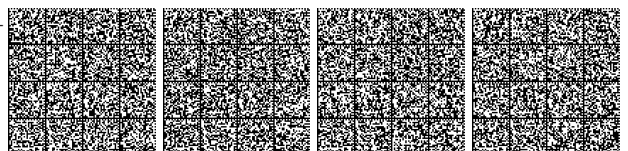
Articolo 24
Responsabilità in caso di trasporto di veicoli ferroviari a titolo di merce

§1 Nel caso di trasporto di veicoli ferroviari che viaggiano sulle proprie ruote e che sono consegnati al trasporto a titolo di merce, il trasportatore risponde del danno derivante dalla perdita o avaria del veicolo, o delle sue parti, verificatasi dal momento dell'assunzione in carico fino alla riconsegna, nonché del danno derivante dall'aver oltrepassato il termine di resa, a meno che non provi che il danno non derivi da una sua colpa.

§2 Il trasportatore non risponde del danno derivante dalla perdita degli accessori che non sono iscritti sui due lati del veicolo o menzionati sull'inventario che li accompagna.

Articolo 25
Onere della prova

§1 La prova che la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa abbia avuto come causa uno dei fatti previsti all'articolo 23 §2, incombe al trasportatore.

§2 Quando il trasportatore stabilisce che la perdita o l'avaria è potuta risultare, date le circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari di cui all'articolo 23, § 3, si presume che tale danno ne risulti. L'avente diritto mantiene tuttavia il diritto di provare che il danno non è stato causato, interamente o parzialmente, da uno di questi rischi.

§3 La presunzione secondo il §2 non è applicabile nel caso previsto all'articolo 23, § 3, lettera a), quando la perdita è di eccezionale importanza o se vi è perdita di colli.

Articolo 26
Trasportatori successivi

Quando un trasporto oggetto di un contratto di trasporto unico è effettuato da più trasportatori successivi, ciascun trasportatore che prende in carico la merce con la lettera di vettura partecipa al contratto di trasporto in conformità alle clausole della lettera di vettura e assume gli obblighi che ne derivano . In questo caso, ciascun trasportatore risponde dell'esecuzione del trasporto sul percorso totale fino alla riconsegna.

Articolo 27
Trasportatore sostituto

§1 Quando il trasportatore ha affidato, in tutto o in parte, l'esecuzione del trasporto ad un trasportatore sostituto, che sia o meno nell'esercizio di una facoltà che gli è stata riconosciuta nel contratto di trasporto, il trasportatore resta comunque responsabile della totalità del trasporto.

§2 Tutte le disposizioni delle presenti Regole uniformi che disciplinano la responsabilità del trasportatore si applicano altresì alla responsabilità del trasportatore sostituto per il trasporto effettuato a sua cura. Gli articoli 36 e 41 si applicano quando un'azione legale è intentata contro gli agenti e tutte le altre persone di cui il trasportatore sostituto si avvale per l'esecuzione del trasporto.

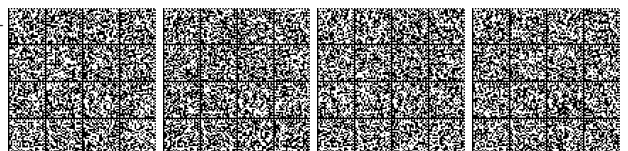
§3 Ogni particolare accordo con il quale il trasportatore assume obblighi che non gli incombono ai sensi delle presenti Regole uniformi, o rinuncia a diritti che gli sono conferiti da tali Regole uniformi, è priva di effetto nei confronti del trasportatore sostituto che non la abbia accettata espressamente e per iscritto. Sia che il trasportatore sostituto abbia accettato o meno tale particolare accordo, il trasportatore resta comunque vincolato dagli obblighi o dalle rinunce che risultano dal detto particolare accordo.

§4 Quando e nella misura in cui il trasportatore ed il trasportatore sostituto sono responsabili, la loro responsabilità è solidale.

§5 L'ammontare totale dell'indennità dovuta dal trasportatore, dal trasportatore sostituto nonché dai loro agenti e dalle altre persone di cui si avvalgono per l'esecuzione del trasporto, non supera i limiti previsti nelle presenti Regole uniformi.

§6 Il presente articolo non pregiudica i diritti di azioni di regresso eventualmente esistenti fra il trasportatore ed il trasportatore sostituto.

Articolo 28
Presunzione di danno in caso di rispedizione

§1 Quando una spedizione effettuata conformemente alle presenti Regole uniformi è stata oggetto di una rispedizione soggetta a tali Regole ed una parziale perdita o un'avaria è constatata dopo tale rispedizione, si presume che essa si sia verificata durante l'esecuzione dell'ultimo contratto di trasporto se la spedizione è rimasta sotto custodia del trasportatore ed è stata rispedita nelle stesse condizioni in cui si trovava all'arrivo nel luogo di rispedizione.

§2 Tale presunzione sussiste ugualmente quando il contratto di trasporto anteriore alla rispedizione non sia soggetto alle presenti Regole uniformi, quando queste ultime potevano essere applicate in caso di spedizione diretta fra il primo luogo mittente e l'ultimo luogo di destinazione.

§3 Tale presunzione è inoltre applicabile se il contratto di trasporto in vigore prima della rispedizione è sottoposto ad una convenzione sul trasporto internazionale ferroviario diretto di merci, di natura comparabile alle presenti Regole uniformi e se questa convenzione contiene una stessa presunzione di diritto a favore delle spedizioni effettuate in conformità a queste Regole uniformi.

Articolo 29
Presunzione di perdita della merce

§1 L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare che la merce come perduta quando questa non sia stata consegnata o tenuta a sua disposizione nei trenta giorni successivi alla scadenza dei termini di resa.

§2 L'avente diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può chiedere per iscritto di essere avvisato senza indugio nel caso in cui la merce sia ritrovata entro l'anno successivo al pagamento dell'indennità. Il trasportatore dà atto per iscritto di tale richiesta.

§3 Nel termine dei trenta giorni successivi al ricevimento dell'avviso di cui al §2, l'avente diritto può esigere che la merce gli venga riconsegnata dietro pagamento dei crediti risultanti dal contratto di trasporto e previa restituzione dell'indennità ricevuta, detratte, se del caso, le spese eventualmente comprese in detta indennità. In ogni caso l'avente diritto conserva il suo diritto all'indennità per il superamento dei termini di resa previsti negli articoli 33 e 35.

§4 In mancanza sia della domanda di cui al § 2, sia di istruzioni date nel termine previsto al §3, oppure se la merce è ritrovata dopo più di un anno dal pagamento dell'indennità, il trasportatore ne dispone in conformità alle leggi ed alle prescrizioni in vigore nel luogo in cui si trova la merce .

Articolo 30
Indennità in caso di perdita

§1 In caso di perdita totale o parziale della merce, il trasportatore deve pagare, con esclusione di ogni altro risarcimento, un'indennità calcolata in base al corso della Borsa, in mancanza sulla base del prezzo corrente di mercato e, in mancanza dell'uno e dell'altro, sulla base del valore usuale delle merci della stessa natura e qualità, nel giorno e nel luogo in cui la merce è stata presa in carico.

§2 L'indennità non supera le 17 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda.

§3 In caso di perdita di un veicolo ferroviario che viaggia sulle proprie ruote ed è consegnato al trasporto a titolo di merce, o di un'unità di trasporto intermodale o di loro parti, l'indennità è limitata, ad esclusione di qualsiasi altro risarcimento danni, al valore usuale del veicolo o dell'unità di trasporto intermodale o di loro parti nel giorno e luogo della perdita. Qualora sia impossibile accertare il giorno o il luogo della perdita, l'indennità è limitata al valore usuale nel giorno e luogo dell'assunzione in carico.

§ 4 Il trasportatore deve inoltre restituire il prezzo del trasporto, i diritti doganali pagati e le altre somme spese per il trasporto della merce perduta, ad eccezione dei diritti commerciali relativi a merci che circolano in sospensione di tali diritti.

Articolo 31
Responsabilità in caso di sfrido di trasporto

§1 Per quanto concerne le merci che, a causa della loro natura, subiscono generalmente uno sfrido per il solo fatto del trasporto, il trasportatore risponde solo della parte di sfrido che supera, qualunque sia il percorso effettuato, le seguenti tolleranze:

a) due per cento della massa per merci liquide o consegnate al trasporto allo stato umido.

b) uno per cento della massa per le merci secche.

§2 La limitazione di responsabilità di cui al § 1 non può essere invocata quando sia provato, date le circostanze di fatto, che la perdita non derivi da cause che giustificano la tolleranza.

§3 Nel caso in cui più colli sono trasportati con una sola lettera di vettura, lo sfrido è calcolato per ciascun collo quando la sua massa alla partenza sia indicata separatamente sulla lettera di vettura o possa essere accertata in altro modo.

§4 In caso di perdita totale della merce o in caso di perdita di colli, non si effettua alcuna deduzione derivante dallo sfrido di trasporto per il calcolo dell'indennità.

§5 Il presente articolo non deroga agli articoli 23 e 25.

Articolo 32
Indennità in caso di avaria

§1 In caso di avaria della merce, il trasportatore deve pagare, con esclusione di ogni altro risarcimento danni, un'indennità equivalente al deprezzamento della merce. Il suo ammontare è calcolato applicando al valore della merce determinato in conformità all'articolo 30, la percentuale di deprezzamento accertata nel luogo di destinazione.

§2 L'indennità non supera:

a) l'importo che avrebbe avuto in caso di perdita totale, se la totalità della spedizione fosse deprezzata dall'avaria;

b) l'importo che avrebbe raggiunto in caso di perdita della parte deprezzata, se una sola parte della spedizione fosse deprezzata dall'avaria.

§3 In caso di avaria di un veicolo ferroviario che viaggia sulle proprie ruote ed è consegnato al trasporto a titolo di merce, o di un'unità di trasporto intermodale o di loro parti, l'indennità è limitata, ad esclusione di qualsiasi altro risarcimento danni, al costo del ripristino. L'indennità non supera l'importo dovuto in caso di perdita.

§4 Il trasportatore deve inoltre restituire, nella proporzione determinata al § 1, le spese previste all'articolo 30, § 4.

Articolo 33
Indennità in caso di superamento del termine di resa

§1 Se un danno, ivi compresa un'avaria, risulta dal superamento del termine di resa, il trasportatore deve pagare un'indennità che non superi il quadruplo del prezzo di trasporto.

§2 In caso di perdita totale della merce, l'indennità prevista al §1 non si cumula con quella prevista all'articolo 30.

§3 In caso di perdita parziale della merce, l'indennità prevista al § 1 non deve superare il quadruplo del prezzo di trasporto della parte non persa della spedizione.

§4 In caso di avaria della merce, non derivante dal superamento del termine di resa, l'indennità prevista al §1 non si cumula, se del caso, con quella prevista all'articolo 32.

§5 In nessun caso, il cumulo dell'indennità di cui al §1 con quelle previste agli articoli 30 e 32 non dà luogo al pagamento di un'indennità superiore a quella dovuta in caso di perdita totale della merce.

§6 Se, in conformità all'articolo 16, §1, il termine di resa è fissato mediante accordo, quest'ultimo può prevedere modalità d'indennizzo diverse da quelle previste al § 1. Se in questo caso vengono superati i termini di resa di cui all'articolo 16, §§ da 2 a 4, l'avente diritto può chiedere o l'indennità prevista dal succitato accordo, o quella prevista ai §§ da 1 a 5.

Articolo 34

Indennità in caso di dichiarazione di valore

Lo speditore ed il trasportatore possono convenire che lo speditore dichiari nella lettera di vettura un valore della merce superiore al limite previsto all'articolo 30, § 2. In questo caso l'ammontare dichiarato si sostituisce a detto limite.

Articolo 35

Indennità in caso di interesse alla riconsegna

Lo speditore ed il trasportatore possono convenire che lo speditore iscriva, nella lettera di vettura, l'importo in cifre di un interesse speciale alla riconsegna per i casi di perdita o d'avaria e per il superamento del termine di resa. In caso di dichiarazione d'interesse alla riconsegna, può essere richiesto, oltre alle indennità previste agli articoli 30,32 e 33 il risarcimento del danno supplementare provato, fino a concorrenza dell'importo dichiarato.

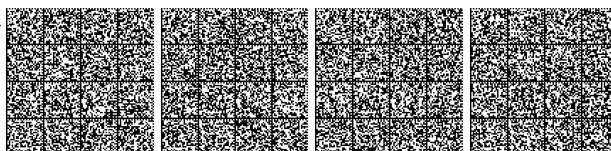
Articolo 36
Decadenza dal diritto d'invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti all'articolo 15 § 3, all'articolo 19, §§ 6 e 7 ed agli articoli 30, da 32 a 35, non si applicano quando é provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessi dal trasportatore o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente derivato.

Articolo 37
Conversione ed interessi

§1 Quando il calcolo dell'indennità implica la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, quest'ultima deve essere effettuata secondo il corso in vigore nel giorno e luogo di pagamento dell'indennità.

§2 L'avente diritto può chiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento annuo, decorrenti dal giorno del reclamo previsto all'articolo 43, se non vi è stato reclamo, a partire dal giorno dell'azione in giudizio.

§3 Se l'avente diritto non consegna al trasportatore, entro il termine congruo da questi opportunamente fissato, i documenti giustificativi necessari per la liquidazione definitiva del

reclamo, gli interessi non decorrono fra la scadenza del termine fissato e la consegna effettiva di tali documenti.

Articolo 38
Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo

§1 Nei trasporti ferroviari-marittimi effettuati sulle linee marittime di cui all'articolo 24, §1 della Convenzione, ciascuno Stato membro può, chiedendo che sia riportata opportuna indicazione nella lista delle linee sottoposte alle presenti Regole uniformi, aggiungere a quelle previste all'articolo 23 l'insieme delle seguenti cause d'esonero:

a) incendio, a condizione che il trasportatore provi che non è stato causato da suo fatto o colpa, da atti del capitano, dei marinai, del pilota, o dei suoi addetti;

b) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o di beni in mare;

c) carico della merce sul ponte della nave, a condizione che sia stata caricata sul ponte con il consenso dello speditore, dato nella lettera di vettura, e che la merce non sia su carro;

d) pericoli, rischi o incidenti di mare o di altre acque navigabili.

§2 Il trasportatore può avvalersi delle cause d'esonero di cui al § 1 solo se fornisce la prova che la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa è sopraggiunto sul percorso marittimo, dal momento del carico della merce a bordo della nave fino al suo scarico dalla nave.

§3 Se il trasportatore si avvale delle cause d'esonero di cui al § 1, rimane tuttavia responsabile se l'avente diritto prova che la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa sono dovuti a colpa del trasportatore, del capitano, dei marinai, del pilota o degli incaricati del trasportatore.

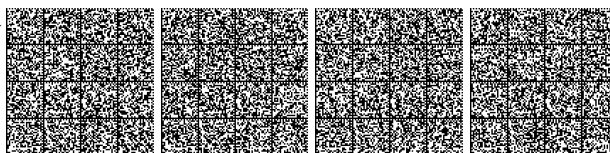
§4 Quando sullo stesso percorso marittimo sono in servizio più imprese iscritte nella lista delle linee conformemente all'articolo 24, §1 della Convenzione, il regime di responsabilità applicato a questo percorso è lo stesso per tutte queste imprese. Inoltre, quando queste imprese vengono iscritte nella lista, a richiesta di vari Stati membri, l'adozione di tale regime deve preliminarmente formare oggetto di un accordo fra tali Stati.

§ 5 Le misure adottate in conformità dei §§ 1 e 4 sono comunicate al Segretario generale. Esse entrano in vigore al più presto alla scadenza del termine di trenta giorni a decorrere dal giorno in cui il Segretario generale le notifica agli altri Stati membri. I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

Articolo 39
Responsabilità in caso d'incidente nucleare

Il trasportatore è esonerato dalla responsabilità che gli incombe in virtù delle presenti Regole uniformi quando il danno è causato da un incidente nucleare e, in applicazione delle leggi e prescrizioni di uno Stato che disciplinano la responsabilità in materia di energia nucleare, il gestore di un impianto nucleare o un’altra persona che lo sostituisce è responsabile di questo danno.

Articolo 40
Persone di cui risponde il trasportatore

Il trasportatore è responsabile dei suoi agenti e delle altre persone dei cui servizi si avvale per l'esecuzione del trasporto, quando questi agenti o queste altre persone agiscono nell'esercizio

delle loro funzioni. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria su cui il trasporto è effettuato, sono considerate come persone dei cui servizi il trasportatore si avvale per l'esecuzione del trasporto.

Articolo 41
Altre azioni

§1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti Regole uniformi, ogni azione relativa alle responsabilità, a qualsiasi titolo svolta, può essere esercitata contro il trasportatore solo alle condizioni e nei limiti, di queste Regole uniformi.

§2 Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui il trasportatore risponde ai sensi dell'articolo 40.

Titolo IV
Esercizio dei diritti

Articolo 42
Processo verbale di accertamento

§1 Se il trasportatore scopre o presume una perdita parziale o un'avaria, o l'avente diritto ne denuncia l'esistenza, il trasportatore deve compilare senza indugio, se possibile in presenza dell' avente diritto, un processo verbale per accertare, secondo la natura del danno, lo stato della merce, la sua massa e, per quanto possibile, l'entità del danno, la sua causa e il momento in cui è avvenuto.

§2 Una copia del processo verbale di accertamento deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§3 Se l'avente diritto non accetta le constatazioni del processo verbale, può chiedere che lo stato e la massa della merce, nonché la causa e l'ammontare del danno siano accertati da un esperto nominato dalle parti nel contratto di trasporto o per via giudiziaria. La procedura è soggetta alle leggi ed alle disposizioni dello Stato dove l'accertamento ha luogo.

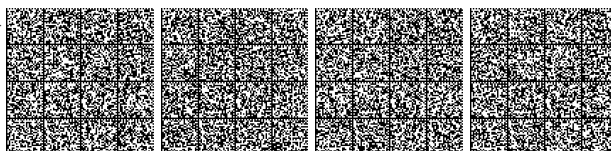
Articolo 43
Reclami

§1 I reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto al trasportatore contro il quale può essere intentata l'azione giudiziaria.

§2 Il diritto di sporgere reclamo spetta alle persone che hanno diritto di citare in giudizio il trasportatore.

§3 Lo speditore, per presentare il reclamo, deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza deve esibire l'autorizzazione del destinatario, o fornire la prova che quest'ultimo ha rifiutato la merce.

§4 Il destinatario, per presentare un reclamo, deve produrre la lettera di vettura se quest'ultima gli è stata consegnata,

§5 La lettera di vettura, il duplicato e gli altri documenti che l'avente diritto ritiene utile allegare al reclamo devono essere presentati o in originale o in copie, se del caso debitamente rese conformi, se il trasportatore lo richiede.

§6 All'atto della liquidazione del reclamo, il trasportatore può esigere la presentazione in originale della lettera di vettura, del duplicato o dello scontrino di rimborso, per annotarvi l'avvenuta liquidazione.

Articolo 44

Persone che possono citare in giudizio il trasportatore

§ 1 Fatti salvi i §§ 3 e 4, le azioni giudiziarie fondate sul contratto di trasporto spettano:

a) allo speditore fino al momento in cui il destinatario abbia:

1. ritirato la lettera di vettura
2. accettato la merce oppure
3. fatto valere i diritti che gli spettano in virtù dell'articolo 17 o dell'articolo 18, § 3;

b) al destinatario a decorrere dal momento in cui abbia:

1. ritirato la lettera di vettura
2. accettato la merce oppure
3. fatto valere i diritti che gli spettano in virtù dell'articolo 17 o dell'articolo 18, § 3.

§2 Il diritto del destinatario di esercitare un'azione giudiziaria si estingue non appena la persona designata dal destinatario secondo l'articolo 18, § 5, ha ritirato la lettera di vettura, accettato la merce o fatto valere i diritti che gli spettano in forza dell'articolo 17, § 3.

§3 L'azione giudiziaria per la restituzione di una somma pagata ai sensi del contratto di trasporto spetta solo a chi ha effettuato il pagamento.

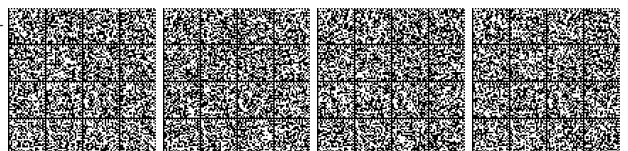
§4 L'azione giudiziaria relativa ai rimborsi spetta unicamente allo speditore.

§5 Per esercitare l'azione giudiziaria, lo speditore deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza, deve produrre l'autorizzazione del destinatario o fornire la prova che quest'ultimo ha rifiutato la merce. Ove necessario, lo speditore deve provare l'assenza o la perdita della lettera di vettura.

§6 Il destinatario, per esercitare l'azione giudiziaria, deve produrre la lettera di vettura se gli è stata recapitata.

Articolo 45
Trasportatori che possono essere citati in giudizio

§1 Le azioni giudiziarie fondate sul contratto di trasporto possono essere intentate, fatti salvi i §§ 3 e 4, unicamente contro il primo o l'ultimo trasportatore, o contro quello che eseguiva la parte di trasporto durante il quale si è verificato il fatto che ha dato origine all'azione.

§2 Quando, nel caso di trasporti eseguiti da trasportatori successivi, il trasportatore tenuto a consegnare la merce, è iscritto con il suo consenso sulla lettera di vettura , può essere citato in giudizio in conformità al § 1, anche se non ha ricevuto né la merce, né la lettera di vettura. .

§3 L'azione giudiziaria per la restituzione di una somma pagata in virtù del contratto di trasporto può essere intentata contro il trasportatore che ha riscosso questa somma, o contro quel trasportatore a favore del quale la somma è stata riscossa.

§4 L'azione giudiziaria relativa ai rimborsi può essere esercitata unicamente contro il trasportatore che ha preso in carico la merce nel luogo di spedizione.

§5 L'azione giudiziaria può essere esercitata contro un trasportatore diverso da quelli di cui ai §§ da 1 a 4 e presentata come domanda riconvenzionale o come eccezione in un'istanza in cui una domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

§6 Nella misura in cui le presenti Regole uniformi si applicano al trasportatore sostituto, quest'ultimo può essere ugualmente citato in giudizio.

§7 Quando il richiedente ha la scelta fra vari trasportatori, il suo diritto d'opzione si estingue nel momento in cui l'azione giudiziaria è intentata contro uno di essi; ciò si applica anche quando il richiedente ha la scelta fra uno o più trasportatori ed un trasportatore sostituto.

Articolo 46
Foro competente

§1 Le azioni giudiziarie fondate sulle presenti Regole uniformi possono essere intentate dinanzi alle giurisdizioni degli Stati membri designate di comune accordo dalle parti, o dinanzi alla giurisdizione dello Stato membro sul cui territorio:

a) il convenuto ha il suo domicilio o la sua residenza abituale, la sua sede principale o la succursale o l'agenzia che ha concluso il contratto di trasporto, oppure

b) è situato il luogo dell'assunzione in carico della merce, o quello previsto per la riconsegna.

Non possono essere adite altre giurisdizioni

§2 Quando un'azione fondata sulle presenti Regole uniformi è pendente dinanzi ad una giurisdizione competente ai sensi del § 1, o quando in questa controversia una sentenza é stata pronunciata da detta giurisdizione, nessuna nuova azione giudiziaria per lo stesso motivo potrà essere intentata fra le stesse parti, salvo se la decisione della giurisdizione davanti alla quale la prima azione è stata intentata, non può essere eseguita nello Stato in cui la nuova azione è intentata.

Articolo 47
Estinzione dell'azione

§1 L'accettazione della merce da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro il trasportatore, derivante dal contratto di trasporto, in caso di perdita parziale, di avaria o di superamento del termine di resa.

§2 L'azione tuttavia non si estingue :

a) in caso di perdita parziale o di avaria, se

1. la perdita o l'avaria è stata accertata secondo l'articolo 42, prima dell'accettazione della merce da parte dell'avente diritto;

2. l'accertamento che avrebbe dovuto essere fatto secondo l'articolo 42 è stato omesso solo per colpa del trasportatore;

b) in caso di danno non apparente, la cui esistenza è accertata dopo l'accettazione della merce da parte dell'avente diritto, se quest'ultimo:

1. chiede l'accertamento secondo l'articolo 42 immediatamente dopo la scoperta del danno e, al più tardi entro i sette giorni che seguono l'accettazione della merce, e

2. prova, inoltre, che il danno è avvenuto fra l'assunzione in carico della merce e la riconsegna;

c) in caso di superamento del termine di resa se l'avente diritto entro sessanta giorni ha fatto valere i propri diritti nei confronti di uno dei trasportatori di cui all'articolo 45, § 1;

d) se l'avente diritto prova che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessi dal trasportatore o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente derivato.

§3 Se la merce è stata rispedita conformemente all'articolo 28, le azioni in caso di perdita parziale o di avaria aventi origine da uno dei contratti di trasporto precedenti si estinguono come se si trattasse di un contratto unico

Articolo 48
Prescrizione

§1 L' azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno. Tuttavia la prescrizione è di due anni se si tratta di un'azione:

a) per il versamento di un rimborso che il trasportatore ha riscosso dal destinatario;

b) per il versamento dei proventi di una vendita effettuata dal trasportatore;

c) in ragione di un danno risultante da un atto o da un'omissione commessi o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che tale danno ne sarebbe probabilmente derivato.

d) fondata su uno dei contratti di trasporto anteriori al momento in cui l'invio è stato rispedito, nel caso previsto all'articolo 28.

§2 La prescrizione decorre nel caso di azione:

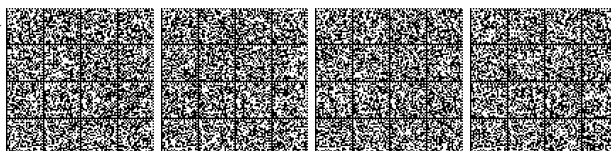
a) per indennità per perdita totale: dal trentesimo giorno successivo alla scadenza del termine di resa;

b) per indennità per perdita parziale, avaria o superamento del termine di resa: dal giorno in cui la riconsegna ha avuto luogo;

c) in tutti gli altri casi: dal giorno in cui il diritto può essere esercitato.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel computo dei termini.

§3 La prescrizione è sospesa mediante un reclamo scritto in conformità all'articolo 43, fino al giorno in cui il trasportatore respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti che vi sono allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende a decorrere per la parte del reclamo che rimane controversa. La prova dell'avvenuto ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti é a carico della parte che la richiede. Ulteriori reclami per lo stesso oggetto non sospendono la prescrizione.

§4 L'azione prescritta non può più essere esercitata, neanche sotto forma di domanda riconvenzionale o di eccezione.

§5 Peraltro, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolamentate dal diritto nazionale.

Titolo V

Rapporti dei trasportatori fra loro

Articolo 49

Conteggi

§1 Ogni trasportatore che abbia incassato o alla partenza, o all'arrivo, le spese o altri crediti risultanti dal contratto di trasporto, o che avrebbe dovuto incassare tali spese o altri crediti, deve pagare ai trasportatori interessati la quota loro spettante. Le modalità del pagamento sono stabilite da un accordo fra i trasportatori.

§2 L'articolo 12 si applica altresì ai rapporti fra trasportatori successivi.

Articolo 50

Diritto di regresso

§ 1 Il trasportatore che ha pagato un'indennità ai sensi delle presenti Regole uniformi, ha diritto di regresso contro i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, in conformità alle seguenti disposizioni:

a) il trasportatore che ha causato il danno ne è il solo responsabile;

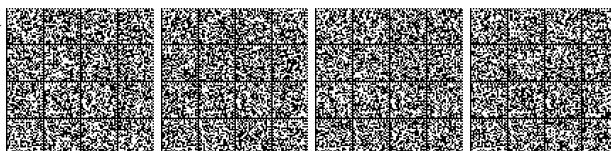
b) se il danno è stato causato da più trasportatori, ciascuno di essi risponde del danno che ha causato; se la distinzione non è possibile, l'indennità è ripartita fra di loro in conformità alla lettera c);

c) se non può essere provato quale dei trasportatori ha causato il danno, l'indennità è ripartita fra tutti i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelli che provano di non aver causato il danno; la ripartizione è fatta in proporzione alla parte del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno dei trasportatori.

§ 2 Nel caso d'insolvibilità di uno di questi trasportatori , la quota che gli incombe e da lui non pagata è suddivisa fra tutti gli altri trasportatori che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla parte del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno di essi.

Articolo 51
Procedura di regresso

§1 La fondatezza del pagamento effettuato dal trasportatore che esercita un'azione di regresso ai sensi dell'articolo 50 non può essere contestata dal trasportatore contro il quale l'azione di regresso è esercitata, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e quest'ultimo trasportatore, debitamente citato, è stato messo in grado d'intervenire nel processo. Il giudice investito dell'azione principale stabilisce i termini assegnati per la notifica della citazione e per l'intervento.

§2 Il trasportatore che esercita il diritto di regresso deve formulare la sua domanda in una sola ed unica istanza contro tutti i trasportatori con i quali non ha stipulato transazioni, al fine di non perdere il suo diritto di regresso contro quelli che non ha citato .

§3 Il giudice deve deliberare con una sola ed unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.

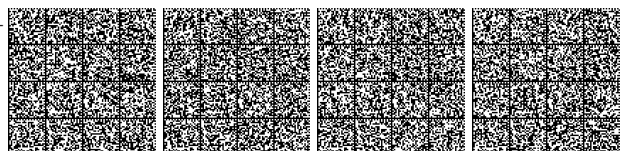
§4 Il trasportatore che desidera far valere il suo diritto di regresso, può adire le giurisdizioni dello Stato sul cui territorio uno dei trasportatori partecipanti al trasporto ha la sede principale, o la succursale, o l'agenzia che ha concluso il contratto di trasporto.

§5 Quando l'azione deve essere intentata contro più trasportatori, il trasportatore che esercita il diritto di regresso può scegliere, fra le giurisdizioni competenti ai sensi del § 4, quella dinanzi alla quale presenterà la sua azione di regresso.

§6 Non possono essere introdotte azioni di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda di risarcimento esercitata dall'avente diritto al contratto di trasporto.

Articolo 52

Accordi relativi alle azioni di regresso

I trasportatori sono liberi di convenire fra di loro disposizioni in deroga agli articoli 49 e 50.

Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID - Appendice C alla Convenzione)

Articolo 1

Campo d'applicazione

§ 1 Il presente Regolamento si applica:

a) al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose sul territorio degli Stati contraenti il RID;
b) ai trasporti complementari al trasporto ferroviario al quale le Regole uniformi del CIM sono applicabili, fatte salve le prescrizioni internazionali che disciplinano il trasporto mediante un altro vettore;

così come alle attività a cui si fa riferimento nell'Allegato al presente Regolamento.

§ 2 Le merci pericolose, che l'Allegato esclude dal trasporto, non devono essere accettate per il trasporto internazionale.

Articolo 1bis

Definizioni

Ai fini del presente Regolamento e del suo Allegato, per «Stato contraente il RID» si intende uno Stato Membro dell'Organizzazione che non ha fatto una dichiarazione riguardo a questo Regolamento conformemente all'Articolo 42 § 1, primo paragrafo, della Convenzione.

Art. 2

Esenzioni

Il Regolamento non si applica, in tutto o in parte, al trasporto di merci pericolose per le quali un'esenzione è prevista nell'Allegato. Possono essere previste esenzioni solo quando la quantità o la natura del trasporto in esenzione o l'imballaggio garantiscano la sicurezza del trasporto.

Art. 3

Restrizioni

Ogni Stato contraente il RID mantiene il diritto di disciplinare o di proibire il trasporto internazionale delle merci pericolose sul suo territorio per ragioni diverse dalla sicurezza durante il trasporto.

Art. 4

Altre prescrizioni

I trasporti ai quali si applica il presente Regolamento sottostanno per il resto alle prescrizioni nazionali o internazionali che si applicano in generale al trasporto ferroviario di merci.

Art. 5

Tipi di treni ammessi. Trasporto come bagaglio a mano, bagaglio registrato o in o a bordo di veicoli

§ 1 Le merci pericolose possono essere trasportate soltanto su treni merci, con l'eccezione di:

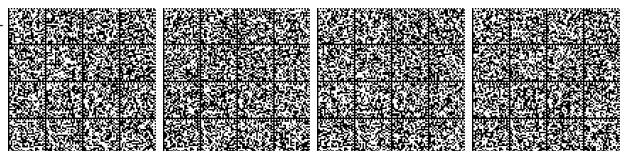
a) merci pericolose ammesse al trasporto conformemente all'Allegato nel rispetto delle pertinenti quantità massime e delle condizioni speciali di trasporto in treni diversi dai treni merci;
b) merci pericolose trasportate alle condizioni speciali dell'Allegato, come bagaglio a mano, bagaglio registrato o in o a bordo di veicoli conformemente all'articolo 12 delle Regole Uniformi CIV.

§ 2 Le merci pericolose possono essere portate come bagaglio a mano o trasportate o presentate al trasporto come bagaglio registrato o in o a bordo di veicoli solo se rispettano le condizioni speciali dell'Allegato.

Art. 6

Allegato

L'Allegato è parte integrante del presente Regolamento.

Il testo dell'Allegato sarà quello redatto dalla Commissione degli Esperti per il Trasporto delle Merci Pericolose, al momento dell'entrata in vigore del Protocollo del 3 giugno 1999 che modifica la Convenzione relativa ai Trasporti Internazionali Ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, conformemente all'articolo 19, § 4 della Convenzione stessa.

Regole uniformi concernenti i contratti d' utilizzazione di veicoli nel traffico internazionale ferroviario (CUV - Appendice D alla Convenzione)

Articolo primo

Campo d'applicazione

Le presenti Regole uniformi si applicano ai contratti bi- o multilaterali concernenti l'uso di veicoli ferroviari come mezzo di trasporto per effettuare trasporti secondo le Regole uniformi CIV e secondo le Regole uniformi CIM.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

a) <<impresa di trasporto ferroviario >> indica qualsiasi impresa a statuto privato o pubblico autorizzata a trasportare persone o merci e che fornisce la trazione;

b) << veicolo >> indica qualsiasi veicolo atto a circolare sulle proprie ruote su binari, non munito di mezzo di trazione;

c) << detentore >> indica colui che gestisce dal punto di vista economico, in modo durevole, un veicolo in quanto mezzo di trasporto, a prescindere se ne è proprietario o se ha diritto di disporne;

d) << stazione di residenza >> indica il luogo iscritto sul veicolo e al quale il veicolo può o deve essere rinviato in conformità alle condizioni del contratto di utilizzazione .

Articolo 3

Segni ed iscrizioni sui veicoli

§ 1 Nonostante le prescrizioni relative all'ammissione tecnica dei veicoli alla circolazione nel traffico internazionale colui che, in virtù di un contratto di cui all'articolo primo, affida un veicolo, deve accertarsi che figurino sul veicolo:

a) l'indicazione del detentore;

b) se del caso, l'indicazione dell'impresa di trasporto ferroviario nel cui parco veicoli il veicolo in oggetto è incorporato;

c) se del caso, l'indicazione della stazione di residenza;

d) altri segni ed iscrizioni concordate nel contratto di utilizzazione .

§ 2 I segni e le iscrizioni di cui al § 1 possono essere integrati da mezzi d'identificazione elettronica.

Articolo 4

Responsabilità in caso di perdita o d'avaria di un veicolo

§1 Salvo se prova che il danno non risulta da una sua colpa, l'impresa di trasporto ferroviario a cui il veicolo è stato affidato per essere utilizzato in quanto mezzo di trasporto, risponde del danno derivante dalla perdita o dall'avaria del veicolo, o dei suoi accessori.

§2 L'impresa di trasporto ferroviario non risponde del danno risultante dalla perdita degli accessori non iscritti sui due lati del veicolo, o non menzionati sull'inventario che li accompagna.

§3 In caso di perdita del veicolo o dei suoi accessori, l'indennità è limitata, escluso ogni altro risarcimento danni, al valore usuale del veicolo o dei suoi accessori nel luogo ed al momento della perdita. Se è impossibile accertare il giorno o il luogo della perdita , l'indennità è limitata al valore usuale nel giorno e luogo in cui il veicolo è stato affidato a fini di utilizzazione.

§4 In caso di avaria del veicolo o dei suoi accessori, l'indennità è limitata, ad esclusione di ogni altro risarcimento danni, alle spese di ripristino. L'indennità non deve superare l'ammontare dovuto in caso di perdita.

§5 Le parti al contratto possono concordare disposizioni in deroga ai §§ da 1 a 4.

Articolo 5

Decadenza dal diritto d'invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti all'articolo 4, §§ 3 e 4 non si applicano quando é provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessi dall'impresa di trasporto ferroviario, sia con l'intento di provocare tale danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente risultato.

Articolo 6

Presunzione di perdita di un veicolo

§1 L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare che un veicolo è perso se, dopo aver chiesto all'impresa di trasporto ferroviario a cui ha affidato il veicolo a fini d'utilizzazione come mezzo di trasporto, di effettuare ricerche del veicolo, e se il veicolo non è a disposizione nei tre mesi successivi alla data di recapito della sua domanda o non ha ricevuto alcuna indicazione riguardo al luogo dove si trova. Questo termine è aumentato della durata d'immobilizzazione del veicolo per ogni causa non imputabile all'impresa di trasporto ferroviario, o per avaria.

§2 Se il veicolo considerato perso è ritrovato dopo il pagamento dell'indennità, l'avente diritto può, entro sei mesi a decorrere dalla data di ricevimento dell'avviso che lo informa in tal senso, esigere dall'impresa di trasporto ferroviario cui ha affidato il veicolo a fini d'utilizzazione come mezzo di trasporto, che il veicolo gli sia recapitato, senza spese e previa restituzione dell'indennità, alla stazione ferroviaria di residenza o in altro luogo concordato.

§3 Se la domanda di cui al § 2 non è stata formulata, o se il ritrovamento del veicolo avviene oltre un anno dopo il pagamento dell'indennità, l'impresa di trasporto ferroviario cui l'avente diritto ha affidato il veicolo per utilizzarlo come mezzo di trasporto, ne dispone in conformità alle leggi ed alle prescrizioni in vigore nel luogo dove si trova il veicolo.

§4 Le parti del contratto possono concordare disposizioni in deroga al § 1.

Articolo 7

Responsabilità dei danni causati da un veicolo

§1 Colui il quale, ai sensi di un contratto di cui all'articolo primo, ha affidato il veicolo per essere utilizzato in quanto mezzo di trasporto, risponde del danno causato dal veicolo, quando la colpa gli è imputabile.

§2 Le parti del contratto possono concordare disposizioni in deroga al § 1.

Articolo 8

Surrogazione

Se il contratto di utilizzazione di veicoli prevede che l'impresa di trasporto ferroviario possa affidare il veicolo ad altre imprese di trasporto ferroviario per utilizzarlo come mezzo di trasporto, l'impresa di trasporto ferroviario può, di comune accordo con il detentore, concordare con le altre imprese di trasporto ferroviario:

a) che, fatto salvo il suo diritto di regresso, essa si surroga a loro per quanto concerne la responsabilità, nei confronti del detentore, in caso di perdita o avaria del veicolo o dei suoi accessori;

b) che solo il detentore è responsabile, nei confronti delle altre imprese di trasporto ferroviario, dei danni causati dal veicolo ma che solo l'impresa di trasporto ferroviario, partner contrattuale del detentore, è autorizzata a far valere i diritti delle altre imprese di trasporto ferroviario.

Articolo 9

Responsabilità per gli agenti ed altre persone

§1 Le parti del contratto sono responsabili dei loro agenti e delle altre persone dei cui servizi si avvalgono per l'esecuzione del contratto, quando questi agenti o altre persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni.

§2 Salvo diversi accordi fra le parti del contratto, i gestori dell'infrastruttura su cui l'impresa di trasporto ferroviario utilizza il veicolo come mezzo di trasporto, sono considerati come persone dei cui servizi l'impresa di trasporto ferroviario si avvale.

§ 3 I §§ 1 e 2 si applicano altresì in caso di surrogazione in conformità all'articolo 8.

Articolo 10

Altre azioni

§1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti Regole uniformi, ogni azione di responsabilità per perdita o avaria del veicolo o dei suoi accessori , a qualsiasi titolo, può essere esercitata contro l'impresa di trasporto ferroviario a cui il veicolo è stato affidato per essere utilizzato come mezzo di trasporto, solo alle condizioni ed entro i limiti di tali Regole uniformi.

§2 Il § 1 si applica altresì in caso di surroga in conformità all'articolo 8.

§3 Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui risponde l'impresa di trasporto ferroviario a cui il veicolo è stato affidato per essere utilizzato come mezzo di trasporto.

Articolo 11

Foro competente

§1 Le azioni giudiziarie sorte da un contratto concluso in virtù delle presenti Regole uniformi possono essere intentate dinanzi alla giurisdizione designata di comune accordo fra le parti del contratto.

§ 2 Salvo diverso accordo fra le parti, la giurisdizione competente è quella dello Stato membro dove il convenuto ha la sede. Se il convenuto non ha sede in uno Stato membro, la giurisdizione competente è quella dello Stato membro dove il danno è accaduto.

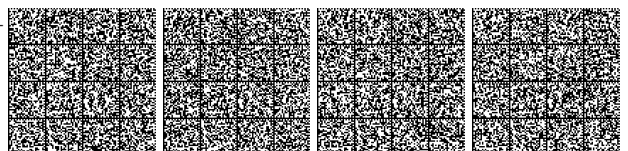
Articolo 12

Prescrizione

§ 1 Le azioni fondate sugli articoli 4 e 7 sono prescritte in tre anni.

§ 2 La prescrizione decorre:

d) per le azioni fondate sull'articolo 4, dal giorno in cui la perdita o l'avaria del veicolo è stata accertata o dal giorno in cui l'avente diritto ha potuto considerare il veicolo come perso, in conformità all'articolo 6, § 1 o § 4;

e) per le azioni fondate sull'articolo 7, dal giorno in cui il danno è accaduto.

Regole uniformi concernenti il contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI- Appendice E alla Convenzione)

Titolo primo

Generalità

Articolo 1

Campo d'applicazione

§1 Le presenti Regole uniformi si applicano a qualsiasi contratto di utilizzazione di un'infrastruttura ferroviaria ai fini di trasporti internazionali, ai sensi delle Regole uniformi CIV e delle Regole uniformi CIM, a prescindere dalla sede e dalla nazionalità delle parti del contratto. Le presenti Regole uniformi si applicano altresì quando l'infrastruttura ferroviaria è gestita o utilizzata da Stati o da istituzioni o organizzazioni governative.

§2 Fatto salvo l'articolo 21, le presenti Regole uniformi non si applicano ad altre rapporti di diritto, come, in particolare:

a) la responsabilità del trasportatore o del gestore nei confronti dei loro agenti o di altre persone dei cui servizi si avvalgono per l'esecuzione dei loro compiti;

b) la responsabilità del trasportatore o del gestore, da un lato, e di terzi, dall'altro lato.

Articolo 2

Dichiarazione relativa alla responsabilità in caso di danni fisici

§1 Ciascuno Stato può, in qualsiasi momento, dichiarare che non applicherà alle vittime d'incidenti accaduti sul suo territorio l'insieme delle disposizioni relative alla responsabilità in caso di danni fisici quando le vittime sono suoi cittadini o persone che risiedono abitualmente in detto Stato.

§2 Lo Stato che ha reso una dichiarazione in conformità al § 1 può rinunciarvi in qualsiasi momento informandone il depositario. Tale rinuncia ha effetto un mese dopo la data in cui il depositario ne informa gli Stati membri.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, il termine:

a) «infrastruttura ferroviaria» designa tutti i binari e gli impianti fissi nella misura in cui siano necessari per la circolazione dei veicoli ferroviari e per la sicurezza del traffico;
b) «gestore» designa colui che mette a disposizione un'infrastruttura ferroviaria e che ha obblighi in conformità alle leggi e alle prescrizioni in vigore nello Stato in cui si trova l'infrastruttura;

c) «trasportatore» designa colui che trasporta su ferrovia persone o merci in traffico internazionale, secondo il regime delle Regole uniformi CIV o delle Regole uniformi CIM, e che detiene una licenza in conformità alle leggi e alle prescrizioni sul rilascio e il riconoscimento di licenze in vigore nello Stato in cui la persona svolge questa attività;
d) «ausiliario» designa gli agenti o altre persone dei cui servizi il trasportatore o il gestore si avvale per l'esecuzione del contratto, quando questi agenti o queste altre persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni;
e) «terzi» designa ogni altra persona diversa dal gestore, dal trasportatore e dai loro ausiliari;
f) «licenza» designa l'autorizzazione che viene rilasciata da uno Stato a un'impresa ferroviaria in conformità alle leggi e alle prescrizioni in vigore in questo Stato e che riconosce la sua capacità a operare in qualità di trasportatore;
g) «certificato di sicurezza» designa il documento che attesta, secondo le leggi e le prescrizioni in vigore nello Stato dove si trova l'infrastruttura, che per quanto concerne il trasportatore:
- l'organizzazione interna dell'impresa nonché,
- il personale da impiegare e i veicoli da utilizzare sull'infrastruttura,
corrispondono alle esigenze imposte in materia di sicurezza al fine di assicurare un servizio senza pericoli su questa infrastruttura.

Articolo 4

Diritto cogente

Salvo diversa clausola nelle presenti Regole uniformi, ogni accordo che, direttamente o indirettamente, deroghi a tali Regole uniformi è nullo e privo di effetto. La nullità di tali accordi non comporta la nullità delle altre norme del contratto. Ciononostante, le parti del contratto possono assumere responsabilità e obblighi più onerosi di quelli previsti dalle presenti Regole uniformi o fissare un importo massimo d'indennità per i danni materiali.

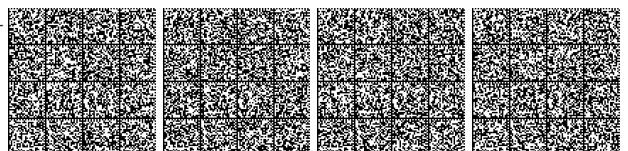
Titolo II

Contratto di utilizzazione

Art. 5

Contenuto e forma

§ 1 Un contratto di utilizzazione disciplina le relazioni fra gestore e trasportatore o qualsiasi altra persona autorizzata a stipulare questo tipo di contratto secondo le leggi e le prescrizioni in vigore nello Stato dove si trova l'infrastruttura.

§ 2 Il contratto disciplina i dettagli necessari per definire le condizioni amministrative, tecniche e finanziarie dell'utilizzazione.

§ 3 Il contratto deve essere constatato per scritto o in forma equivalente. L'assenza o l'irregolarità di una constatazione per scritto o in forma equivalente, o l'assenza di una delle indicazioni di cui al paragrafo 2 non pregiudicano né l'esistenza né la validità del contratto, che rimane sottoposto alle presenti Regole uniformi.

Art. 5 bis

Diritto impregiudicato

§ 1 Le disposizioni dell'articolo 5 nonché degli articoli 6, 7 e 22 non pregiudicano gli obblighi che le parti del contratto relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura sono tenute ad assolvere conformemente alle leggi e prescrizioni in vigore nello Stato in cui si trova l'infrastruttura, compresa eventualmente la legislazione comunitaria.

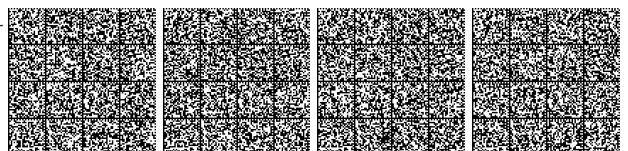
§ 2 Le disposizioni degli articoli 8 e 9 non pregiudicano gli obblighi che le parti del contratto relativo all'utilizzazione dell'infrastruttura sono tenute ad assolvere in uno Stato membro della Comunità europea o in uno Stato in cui vige la legislazione comunitaria a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea.

§ 3 Le disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 riguardano in particolare:

a) gli accordi da concludere tra imprese ferroviarie o richiedenti autorizzati e gestori d'infrastruttura;
b) il rilascio di licenze;
c) il certificato di sicurezza;
d) l'assicurazione;
e) la tariffazione in funzione delle prestazioni per ridurre al minimo ritardi e perturbazioni nell'esercizio e per migliorare le prestazioni offerte dalla rete ferroviaria;
f) le misure di risarcimento dei clienti;
g) la composizione delle controversie.

Art. 6

Particolari obblighi del trasportatore e del gestore

§ 1 Il trasportatore deve essere autorizzato a esercitare l'attività di trasportatore ferroviario. Il personale da impiegare e i veicoli da utilizzare devono soddisfare le esigenze di sicurezza. Il gestore può esigere che il trasportatore provi, mediante presentazione di una licenza e di un certificato di sicurezza validi o di copie certificate conformi o in ogni altro modo, che tali condizioni sono soddisfatte.

§ 2 Il trasportatore deve notificare al gestore qualsiasi evento suscettibile di pregiudicare la validità della sua licenza, dei suoi certificati di sicurezza o di altri elementi di prova.

§ 3 Il gestore può esigere che il trasportatore dimostri di aver acceso un'assicurazione di responsabilità sufficiente o che abbia adottato disposizioni equivalenti per coprire tutte le azioni, a qualsiasi titolo, di cui agli articoli da 9 a 21. Il trasportatore deve provare ogni anno, mediante un regolare attestato che l'assicurazione riguardante la responsabilità civile o le disposizioni equivalenti continuano a esistere; deve notificare al gestore ogni modifica prima che quest'ultima produca i suoi effetti.

§ 4 Le parti del contratto devono informarsi reciprocamente di qualsiasi evento suscettibile di impedire l'esecuzione del contratto che hanno concluso.

Art. 7

Fine del contratto

§ 1 Il gestore può chiedere l'immediata risoluzione del contratto d'utilizzazione, quando:

a) il trasportatore non è più autorizzato a esercitare l'attività di trasportatore ferroviario;
b) il personale da impiegare e i veicoli da utilizzare non rispondono più alle esigenze di sicurezza;
c) il trasportatore è in ritardo per quanto riguarda i pagamenti, cioè:
   1. fino a due scadenze successive e per un importo che supera il controvalore d'uso per un mese, oppure
   2. per un periodo che include più di due scadenze, per un importo pari al controvalore d'uso per due mesi;
d) il trasportatore ha violato in modo grave uno dei particolari obblighi di cui all'articolo 6 paragrafi 2 e 3.

§ 2 Il trasportatore può chiedere immediatamente la risoluzione del contratto di utilizzazione quando il gestore perde il suo diritto di gestire l'infrastruttura.

§ 3 Ciascuna parte del contratto d'utilizzazione può chiedere immediatamente la risoluzione del contratto in caso di inadempimento grave di uno degli obblighi essenziali ad opera dell'altra parte del contratto, se quest'obbligo concerne la sicurezza delle persone e dei beni; le parti del contratto possono convenire le modalità di esercizio di questo diritto.

§ 4 La parte del contratto che è causa della risoluzione risponde, nei confronti dell'altra parte, del danno che ne deriva, a meno che non provi che il danno non derivi da sua colpa.

§ 5 Le parti del contratto possono concordare condizioni in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 lettere c) e d) e del paragrafo 4.

Titolo III

Responsabilità

Art. 8

Responsabilità del gestore

§ 1 Il gestore è responsabile:

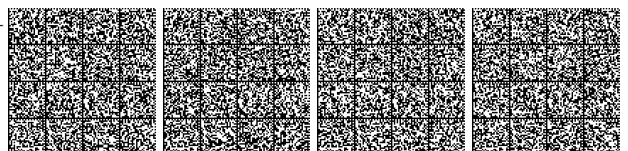
a) dei danni fisici (morte, ferimento o ogni altro pregiudizio all'integrità fisica o psichica);
b) dei danni materiali (distruzione o avaria di beni mobili e immobili);
c) dei danni pecuniari risultanti da risarcimenti danni dovuti dal trasportatore ai sensi delle Regole uniformi CIV e delle Regole uniformi CIM;

causati al trasportatore o ai suoi ausiliari durante l'utilizzazione dell'infrastruttura e aventi la loro origine nell'infrastruttura.

§ 2 Il gestore è sollevato da questa responsabilità:

a) in caso di danni fisici e di danni pecuniari risultanti da risarcimenti danni dovuti dal trasportatore ai sensi delle Regole uniformi CIV:
   1. se l'evento lesivo è stato causato da circostanze esterne alla gestione che il gestore, malgrado la diligenza richiesta secondo la particolarità della fattispecie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte,
   2. nella misura in cui l'evento lesivo sia dovuto a un errore della persona che ha subito il danno,
   3. quando l'evento lesivo è dovuto al comportamento di terzi che il gestore, malgrado la diligenza richiesta secondo la particolarità della fattispecie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte;

b) in caso di danni materiali e di danni pecuniari risultanti da risarcimenti danni dovuti dal trasportatore ai sensi delle Regole uniformi CIM, se il danno è causato da colpa del trasportatore o da un ordine del trasportatore non imputabile al gestore, o in ragione di circostanze che il gestore non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte.

§ 3 Se l'evento lesivo è dovuto al comportamento di terzi e se, malgrado ciò, il gestore non è interamente sollevato della sua responsabilità secondo il paragrafo 2 lettera a), egli ne risponde nei limiti delle presenti Regole uniformi, senza pregiudizio per una sua eventuale azione di regresso contro terzi.

§ 4 Le parti del contratto possono convenire se e in che misura il gestore è responsabile dei danni causati al trasportatore da ritardo o da perturbazione nell'esercizio.

Art. 9

Responsabilità del trasportatore

§ 1 Il trasportatore è responsabile:

a) dei danni fisici (morte, ferimento o ogni altro pregiudizio all'integrità fisica o psichica);
b) dei danni materiali (distruzione o avaria di beni mobili e immobili);

causati al gestore o ai suoi ausiliari durante l'utilizzazione dell'infrastruttura dai mezzi di trasporto utilizzati o dalle persone o merci trasportate.

§ 2 Il trasportatore è sollevato da questa responsabilità:

a) in caso di danni fisici:
   1. se l'evento lesivo è stato causato da circostanze esterne alla gestione che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta secondo la particolarità della fattispecie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte,
   2. nella misura in cui l'evento lesivo è dovuto a un errore della persona che ha subito il danno,
   3. se l'evento lesivo è dovuto al comportamento di terzi che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta secondo la particolarità della fattispecie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non era in grado di far fronte;

b) in caso di danni materiali se il danno è causato da colpa del gestore o da un ordine del gestore non imputabile al trasportatore, o in ragione di circostanze che il trasportatore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.

§ 3 Se l'evento lesivo è dovuto al comportamento di terzi e se, malgrado ciò, il trasportatore non è interamente sollevato della sua responsabilità secondo il paragrafo 2 lettera a), egli ne risponde nei limiti delle presenti Regole uniformi, senza pregiudizio per una sua eventuale azione di regresso contro terzi.

§ 4 Le parti del contratto possono convenire se, e in che misura, il trasportatore è responsabile dei danni causati al gestore da una perturbazione nell'esercizio.

Articolo 10

Cause concomitanti

§1 Quando cause imputabili al gestore e cause imputabili al trasportatore hanno contribuito al danno, ciascuna parte del contratto ne risponde solo nella misura in cui le cause che le sono imputabili ai sensi degli articoli 8 e 9 hanno contribuito al danno. Se è impossibile accertare in

che misura le rispettive cause hanno contribuito al danno, ciascuna parte sopporta il danno che ha subito.

§2 Il § 1 è applicabile per analogia quando hanno contribuito al danno cause imputabili al gestore e cause imputabili a più trasportatori che utilizzano la stessa infrastruttura ferroviaria.

§3 Trattandosi di danni di cui all'articolo 9, il § 1 prima frase è applicabile per analogia quando hanno contribuito al danno cause imputabili a più trasportatori che utilizzano la stessa infrastruttura. Se non è possibile accertare in che misura le rispettive cause hanno contribuito al danno, i trasportatori sono responsabili in parti uguali nei confronti del gestore.

Articolo 11

Risarcimento danni in caso di morte

§1 In caso di morte il risarcimento danni comprende:

a) le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle di trasporto della salma e delle esequie;

b) se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento danni previsto all'art. 12.

§2 Se, a seguito della morte, le persone, nei confronti delle quali il de cuius aveva o avrebbe avuto in futuro un obbligo di alimenti ai sensi di legge, sono private del loro sostegno, occorre indennizzarle per questa perdita. L'azione legale per danni, intentata da persone che la persona deceduta provvedeva a mantenere senza esservi obbligata per legge, è soggetta al diritto nazionale.

Articolo 12

Risarcimento danni in caso di lesioni

In caso di lesioni o di ogni altro danno all' incolumità fisica o psichica , il risarcimento danni comprende:

a) le spese necessarie, in particolare quelle relative al trattamento ed al trasporto ;

b) la riparazione del pregiudizio causato sia dall'incapacità di lavoro totale o parziale, sia dall'accrescimento dei bisogni.

Articolo 13

Riparazione di altri pregiudizi fisici

Il diritto nazionale determina se, ed in quale misura, il gestore o il trasportatore devono versare un risarcimento danni per pregiudizi fisici diversi da quelli previsti agli articoli 11 e 12.

Articolo 14

Forma ed ammontare del risarcimento danni in caso di morte e ferimento

§1 Il risarcimento danni previsto all'articolo 11 § 2 ed all'articolo 12, lettera b) deve essere corrisposto sotto forma di capitale. Tuttavia, se il diritto nazionale consente l'erogazione di una

rendita, il risarcimento danni può essere corrisposto sotto questa forma qualora la persona lesa o gli aventi diritto di cui all'articolo 11 § 2 lo richiedano.

§2 L'ammontare del risarcimento danni da erogare ai sensi del § 1 è determinato secondo il diritto nazionale. Tuttavia, secondo l'applicazione delle presenti Regole uniformi, è fissato un limite massimo di 175 000 unità di conto in capitale, o una rendita annuale corrispondente a detto capitale, per ciascuna persona, nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo di entità inferiore.

Articolo 15

Decadenza dal diritto d'invocare i limiti di responsabilità

I limiti di responsabilità previsti nelle presenti Regole uniformi, nonché le disposizioni del diritto nazionale che limitano le indennità ad un determinato ammontare, non si applicano quando é provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione che l'autore del danno ha commesso o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente derivato.

Articolo 16

Conversione ed interessi

§1 Quando il calcolo dell'indennità implica la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, tale conversione deve essere effettuata secondo il corso in vigore nel giorno e luogo di pagamento dell'indennità.

§2 L'avente diritto può chiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento annuo, a partire dal giorno di apertura di una procedura di conciliazione, dall’azione di regresso al tribunale arbitrale previsto al Titolo V della Convenzione o dalla citazione in giudizio.

Articolo 17

Responsabilità in caso d'incidente nucleare

Il gestore ed il trasportatore sono esonerati dalla responsabilità che incombe loro ai sensi delle presenti Regole uniformi quando il danno è stato causato da un incidente nucleare e, in applicazione delle leggi e prescrizioni di uno Stato che disciplinano la responsabilità nel settore dell'energia nucleare, il gestore di un impianto nucleare o altra persona che lo sostituisce è responsabile di questo danno.

Articolo 18

Responsabilità per gli ausiliari

Il gestore ed il trasportatore rispondono dei loro ausiliari.

Articolo 19

Altre azioni

§1 In tutti i casi in cui si applicano le presenti Regole uniformi, ogni azione di responsabilità, a qualsiasi titolo, può essere esercitata contro il gestore o contro il trasportatore solo alle condizioni e nei limiti di queste Regole uniformi.

§2 Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli ausiliari di cui il gestore o il trasportatore rispondono ai sensi dell'articolo 18.

Articolo 20

Accordi-controversie

Le parti del contratto possono concordare le condizioni alle quali fanno valere o rinunciano a far valere i propri diritti ad un risarcimento danni nei confronti dell'altra parte del contratto.

Titolo IV

Azioni degli ausiliari

Articolo 21

Azioni contro il gestore o contro il trasportatore

§1 Ogni azione in responsabilità degli ausiliari del trasportatore contro il gestore per danni causati da quest'ultimo, a qualsiasi titolo, può essere esercitata solo alle condizioni e nei limiti delle presenti Regole uniformi.

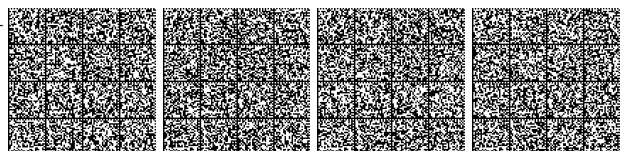
§2 Ogni azione in responsabilità degli ausiliari del gestore contro il trasportatore per danni causati da quest'ultimo, a qualsiasi titolo, può essere esercitata solo alle condizioni e nei limiti delle presenti Regole uniformi.

Titolo V

Esercizio dei diritti

Articolo 22

Procedura di conciliazione

Le parti del contratto possono concordare procedure di conciliazione o fare appello al tribunale arbitrale previsto al Titolo V della Convenzione.

Articolo 23

Azioni di regresso

La fondatezza del pagamento effettuato dal trasportatore in base alle Regole uniformi CIV o alle Regole uniformi CIM non può essere contestata, quando l'indennità è stata stabilita a livello giudiziario ed il gestore, debitamente citato, è stato posto in grado d'intervenire nel processo.

Articolo 24

Foro competente

§1 Le azioni giudiziarie fondate sulle presenti Regole uniformi possono essere intentate dinanzi alle giurisdizioni degli Stati membri, designate di comune accordo dalle parti del contratto.

§2 Salvo diverso accordo tra le parti, la giurisdizione competente è quella dello Stato membro dove il gestore ha la sede.

Articolo 25

Prescrizione

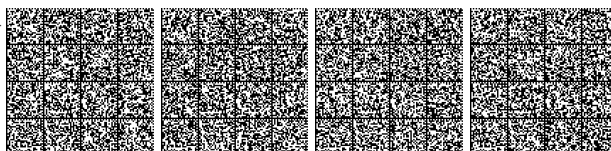
§1 Le azioni fondate sulle presenti Regole uniformi sono prescritte in tre anni.

§2 La prescrizione decorre dal giorno in cui il danno è accaduto.

§3 In caso di morte delle persone, le azioni si prescrivono in tre anni a decorrere dal giorno successivo al decesso, senza tuttavia che questo termine possa superare cinque anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'evento lesivo.

§4 Un'azione ricusatoria di una persona ritenuta responsabile, potrà essere esercitata anche dopo la scadenza del termine di prescrizione di cui al § 1, se rientra nei termini stabiliti dalla legge dello Stato in cui il procedimento è stato intentato. Tuttavia questo termine non potrà essere inferiore a novanta giorni a decorrere dalla data in cui la persona che esercita l'azione ricusatoria ha risolto il reclamo o ha essa stessa ricevuto notifica di una citazione in giudizio.

§5 La prescrizione è sospesa quando le parti in causa concordano una procedura di conciliazione, o quando investono il tribunale arbitrale previsto al Titolo V della Convenzione.

§6 Peraltro, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolamentate dal diritto nazionale.

Regole uniformi concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale (APTU - Appendice F alla Convenzione)

Articolo 1

Campo d'applicazione

Le presenti Regole uniformi stabiliscono la procedura di convalida di norme tecniche e di adozione di prescrizioni tecniche uniformi (PTU) per il materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi, dei loro allegati e delle PTU, oltre ai termini definiti all'articolo 2 delle ATMF, si definiscono i termini seguenti:

a) «carrozza» designa un veicolo ferroviario non munito di mezzo di trazione che è destinato a trasportare viaggiatori; il termine include il bagagliaio che fa parte di un treno passeggeri;

b) «progetto in uno stadio di sviluppo avanzato» designa un progetto che ha raggiunto una fase di pianificazione/costruzione tale che qualsiasi modifica delle specifiche tecniche sarebbe inaccettabile per lo Stato parte interessato; un tale ostacolo può essere di natura legale, contrattuale, economica, finanziaria, sociale o ambientale e deve essere adeguatamente comprovato;

c) «sostituzione nell'ambito della manutenzione» designa una sostituzione di componenti con pezzi aventi identiche funzioni e prestazioni nell'ambito della manutenzione preventiva e correttiva;

d) «prescrizione tecnica» designa ogni regola, diversa da una norma tecnica, contenuta nelle PTU e relativa alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione, alla sicurezza o a una procedura concernente il materiale ferroviario;

e) «norma tecnica» designa una norma adottata su base volontaria da un organismo di normalizzazione internazionale riconosciuto secondo le procedure che gli sono proprie;

f) «veicolo di trazione» designa un veicolo ferroviario munito di mezzo di trazione;

g) «carro» designa un veicolo ferroviario non munito di mezzo di trazione che è destinato a trasportare merci.

Articolo 3

Scopo

§1 La convalida di norme tecniche relative al materiale ferroviario e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi (PTU) applicabili al materiale ferroviario, hanno lo scopo di:

a) facilitare la libera circolazione dei veicoli e la libera utilizzazione di altri materiali ferroviari in traffico internazionale;

b) contribuire a garantire la sicurezza, l'affidabilità e la disponibilità in traffico internazionale;

c) tener conto della protezione dell'ambiente e della sanità pubblica.

§2 Al momento della convalida di norme tecniche o dell'adozione di prescrizioni tecniche uniformi (PTU), si tiene conto solo di quelle che sono state elaborate a livello internazionale .

§3 Per quanto possibile:

a) conviene garantire un'interoperabilità dei sistemi e delle componenti tecniche necessarie in traffico internazionale;

b) le norme tecniche e le prescrizioni tecniche uniformi sono imperniate sulle prestazioni; se del caso, esse comportano varianti.

Articolo 4

Elaborazione di norme tecniche e PTU

§ 1 L'elaborazione di norme tecniche relative al materiale ferroviario e la normalizzazione dei prodotti e delle procedure industriali sono di competenza degli organismi di normalizzazione nazionali e internazionali riconosciuti.

§ 2 L'elaborazione di PTU sulla base di domande in conformità all'articolo 6 è di competenza della Commissione di esperti tecnici assistita da appositi gruppi di lavoro e dal Segretario generale.

Articolo 5

Convalida di norme tecniche

§ 1 La decisione in merito alla convalida di una norma tecnica o di parti di essa spetta alla Commissione di esperti tecnici secondo la procedura prevista agli articoli 16, 20 e 33 paragrafo 6 della Convenzione. Le decisioni entrano in vigore secondo l'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione.

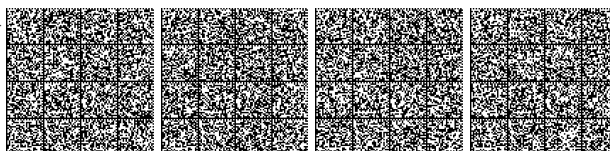
§ 2 Una domanda di convalida di una norma tecnica può essere presentata da:

a) ogni Stato parte;

b) ogni organizzazione regionale di cui all'articolo 2 lettera x) delle ATMF;

c) ogni organismo di normalizzazione nazionale o internazionale che si occupa della normalizzazione nell'ambito ferroviario; si tiene conto dell'articolo 3 paragrafo 2;

d) ogni associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza di norme tecniche relative al materiale ferroviario è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio della loro attività.

§ 3 I riferimenti alle norme tecniche convalidate sono pubblicati dal Segretario generale sul sito Internet dell'Organizzazione. Dopo la pubblicazione dei riferimenti, l'applicazione delle norme tecniche ne fa presumere la conformità alle corrispondenti PTU.

§ 4 L'applicazione di norme tecniche convalidate avviene su base volontaria; tuttavia, una norma può essere resa obbligatoria, in tutto o in parte, attraverso disposizioni contenute in una PTU.

Articolo 6

Adozione di PTU

§ 1 La decisione in merito all'adozione di PTU o alla loro modifica incombe alla Commissione di esperti tecnici secondo la procedura prevista agli articoli 16, 20 e 33 paragrafo 6 della Convenzione. Le decisioni entrano in vigore secondo l'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione.

§ 2 Una domanda di adozione o di modifica di PTU secondo il paragrafo 1 può essere presentata da:

a) ogni Stato parte;

b) ogni organizzazione regionale di cui all'articolo 2 lettera x) delle ATMF;

c) ogni associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza di PTU relative al materiale ferroviario è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio della loro attività.

Articolo 7

Forma delle domande

Le domande di cui agli articoli 5 e 6 devono essere inviate al Segretario generale e indirizzate alla Commissione di esperti tecnici in una delle lingue di lavoro in conformità all'articolo 1 paragrafo 6 della Convenzione. La Commissione di esperti tecnici può respingere una domanda qualora la ritenga incompleta, incoerente, non sufficientemente motivata o ingiustificata. La domanda deve essere corredata da una valutazione delle conseguenze sociali, economiche e ambientali.

Articolo 7a

Valutazione delle conseguenze

§ 1 La Commissione di esperti tecnici adotta le sue decisioni dopo aver preso in considerazione le motivazioni e gli elementi giustificativi presentati dal richiedente.

§ 2 La valutazione indica l'impatto prevedibile per l'insieme degli Stati parti, dei gestori e degli altri attori interessati. Se la domanda ha un impatto su PTU diverse da quella a cui si riferisce direttamente, vanno prese in considerazione anche queste interfacce.

§ 3 Tutti gli organismi interessati partecipano alla valutazione fornendo a titolo gratuito i dati necessari, a condizione che questi non siano protetti dai diritti di proprietà intellettuale.

Articolo 8

Prescrizioni tecniche uniformi (PTU)

§ 1 Le PTU adottate sono pubblicate sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 2 Di regola, ogni sottosistema è sottoposto a una PTU. Se del caso, un sottosistema può essere coperto da diverse PTU e una PTU può coprire diversi sottosistemi.

§ 2*a* Le PTU si applicano ai sottosistemi nuovi. Si applicano a un sottosistema esistente quando quest'ultimo è rinnovato o ammodernato e conforme alla strategia di migrazione disciplinata al paragrafo 4 lettera f).

§ 3 Al termine della procedura di notifica di cui all'articolo 35 paragrafi 3 e 4 della Convenzione e con almeno un mese di anticipo rispetto all'entrata in vigore, il Segretario generale pubblica sul sito Internet dell'Organizzazione quanto segue:

a) la PTU adottata e notificata;

b) la data di entrata in vigore;

c) la lista degli Stati parti in cui si applica questa PTU;

d) la lista aggiornata delle PTU e delle loro date di entrata in vigore.

§ 4 Nella misura necessaria al raggiungimento dello scopo fissato all'articolo 3, le PTU che si riferiscono a sottosistemi devono almeno:

a) indicare il campo di applicazione previsto (parte della rete o veicoli, sottosistema o parte di sottosistema);

b) stabilire i requisiti essenziali di ogni sottosistema interessato e le sue interfacce con altri sottosistemi;

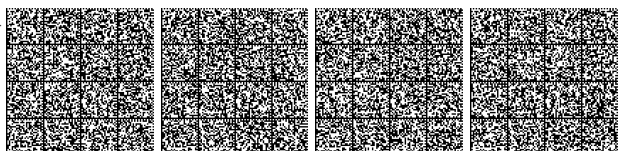
c) definire le specifiche funzionali e tecniche che devono essere rispettate dal sottosistema e dalle sue interfacce con altri sottosistemi; ove necessario, queste specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, ad esempio in conformità alle categorie di tratte, punti nodali e/o veicoli;

d) determinare gli elementi costruttivi o le componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di norme tecniche necessarie per realizzare l'interoperabilità nel sistema ferroviario;

e) precisare per ogni caso preso in considerazione le procedure da utilizzare per valutare la conformità alle disposizioni delle PTU; queste procedure si basano sui moduli di valutazione definiti in una PTU generale di cui al paragrafo 8;

f) indicare la strategia di attuazione delle PTU; in particolare, è necessario specificare le tappe da superare per realizzare una transizione graduale dallo stato esistente a quello finale in cui la conformità alle PTU sia la norma; ogni tappa comporta appropriate disposizioni transitorie;

g) indicare per il personale interessato le qualifiche professionali nonché le condizioni sanitarie e di sicurezza sul lavoro richieste dalla gestione e dalla manutenzione del sottosistema interessato così come dall'attuazione delle PTU.

§ 5 Ogni PTU deve essere elaborata sulla base di un esame di un sottosistema esistente e deve precisare uno o più sottosistemi come obiettivi da raggiungere progressivamente in un ragionevole

arco di tempo. Di conseguenza, l'adozione graduale delle PTU e la conformità con queste ultime consentono la realizzazione progressiva dell'interoperabilità nel sistema ferroviario.

§ 6 Le PTU devono preservare in modo appropriato la compatibilità del sistema ferroviario esistente in ciascuno Stato parte. Con questo obiettivo si può prevedere in ogni PTU una disposizione per «casi specifici» riguardante uno o più Stati parti nei settori delle reti e dei veicoli; particolare attenzione va accordata alla sagoma limite, allo scartamento o alla distanza tra i binari e ai veicoli provenienti da Paesi terzi o ivi diretti. Per ogni caso specifico, le PTU precisano le regole per l'attuazione degli elementi indicati nel paragrafo 4 lettere da c) fino a g).

§ 7 Gli aspetti tecnici considerati come requisiti essenziali e che non possono essere esplicitamente trattati in una PTU sono chiaramente identificati nella prescrizione come «punti aperti».

§ 8 La Commissione di esperti tecnici può adottare delle PTU che non si riferiscono a sottosistemi, come le disposizioni generali, i requisiti essenziali o i moduli di valutazione.

§ 9 I testi delle PTU sono presentati in un formato a due colonne. I testi su pagina intera senza colonne sono identici ai testi corrispondenti delle specificazioni tecniche per l'interoperabilità (STI) della Comunità europea. Quando è suddiviso in due colonne, il testo è diverso per le PTU e per le STI corrispondenti o per le altre regolamentazioni della Comunità europea. Il testo della PTU (disposizioni dell'OTIF) compare nella colonna di sinistra, mentre il testo della STI (Comunità europea) compare nella colonna di destra. All'estrema destra è riportato il riferimento della STI.

Articolo 8a

Lacune nelle PTU

§ 1 La Commissione di esperti tecnici, quando apprende che una PTU adottata presenta errori o lacune o non soddisfa pienamente i requisiti essenziali, adotta misure appropriate, e segnatamente:

a) decide se modificare la PTU interessata in conformità agli articoli 6 e 8; ed

b) esprime raccomandazioni riguardanti soluzioni provvisorie giustificate.

§ 2 Gli Stati parti, le organizzazioni regionali e gli organismi di valutazione sono tenuti a informare senza indugio il Segretario generale qualora constatino errori o lacune in una PTU.

Articolo 9

Dichiarazioni

§1 Ogni Stato parte può, entro quattro mesi dalla data della notifica ad opera del Segretario generale della decisione della Commissione di esperti tecnici, depositare presso quest'ultima una dichiarazione motivata secondo la quale detto Stato non applicherà, o applicherà solo parzialmente la norma tecnica convalidata o la prescrizione tecnica uniforme adottata per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria situata sul suo territorio ed il traffico su questa infrastruttura.

§2 Gli Stati parti che hanno reso una dichiarazione in conformità al § 1 non vengono presi in considerazione nel fissare il numero di Stati che devono formulare un'obiezione in conformità all'articolo 35, § 4 della Convenzione, affinché la decisione della Commissione di esperti tecnici non entri in vigore.

§3 Lo Stato che ha reso una dichiarazione in conformità al § 1 può rinunciarvi in qualsiasi momento, informandone il Segretario generale. Questa rinuncia ha effetto il primo giorno del secondo mese successivo all'informativa.

Articolo 10

Abrogazione dell'Unità Tecnica

L'entrata in vigore, in tutti gli Stati parti della Convenzione internazionale sull'Unità Tecnica delle Ferrovie firmata a Berna il 21 ottobre 1882 secondo il suo tenore del 1938, degli Allegati adottati dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 8, § 3 comporta l'abrogazione di detta Convenzione.

Articolo 11

Prevalenza delle PTU

§ 1 Dopo l'entrata in vigore delle PTU, adottate dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 6 paragrafo 1, le norme tecniche e le PTU prevalgono, nelle relazioni fra gli Stati parti, sulle disposizioni della Convenzione internazionale sull'Unità Tecnica delle Ferrovie, firmata a Berna il 21 ottobre 1882, secondo il suo tenore del 1938.

§ 2 Dopo l'entrata in vigore delle PTU, adottate dalla Commissione di esperti tecnici in conformità all'articolo 6 paragrafo 1, le presenti Regole uniformi nonché le norme tecniche e le PTU prevalgono, fra gli Stati parti, sulle disposizioni tecniche:

a) del Regolamento per l'impiego reciproco delle carrozze e bagagliai in traffico internazionale (RIC);
b) del Regolamento per l'impiego reciproco dei carri in traffico internazionale (RIV).

Articolo 12

Requisiti tecnici nazionali

§ 1 Gli Stati parti provvedono a informare il Segretario generale in merito ai requisiti tecnici nazionali in vigore per i veicoli ferroviari e gli altri materiali ferroviari. Il Segretario generale pubblica questi requisiti nella banca dati di cui all'articolo 13 delle Regole uniformi ATMF.
Le informazioni sono fatte pervenire al Segretario generale entro i tre mesi successivi all'entrata in vigore delle Regole uniformi modificate.
Il requisito può restare in vigore in questa forma fino a quando esso o un analogo requisito è posto in vigore attraverso l'adozione di prescrizioni conformi agli articoli di cui sopra. Lo Stato parte può, in qualsiasi momento, revocare la disposizione temporanea notificandola al Segretario generale.

§ 2 Quando una PTU è stata adottata o modificata, lo Stato parte provvede a informare il Segretario generale (fornendo i necessari elementi giustificativi) in merito ai requisiti tecnici nazionali menzionati al paragrafo 1, ai quali continuerà a conformarsi per garantire la compatibilità tecnica tra i veicoli e la rete; questi requisiti includono le prescrizioni nazionali applicabili ai «punti aperti» nelle PTU e ai casi specifici debitamente identificati nella PTU.
Le informazioni includono l'indicazione dei «punti aperti» e/o dei «casi specifici» nella PTU a cui si riferisce ciascun requisito tecnico nazionale.

I requisiti tecnici nazionali mantengono la loro validità unicamente se il Segretario generale riceve la notifica entro i sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della prescrizione tecnica in oggetto o della sua modifica.

§ 3 Le informazioni devono riportare il testo integrale della disposizione tecnica nazionale redatto in una lingua ufficiale dello Stato parte, nonché il titolo e una sintesi in una delle lingue ufficiali dell'OTIF.

Articolo 13

Tabella d'equivalenza

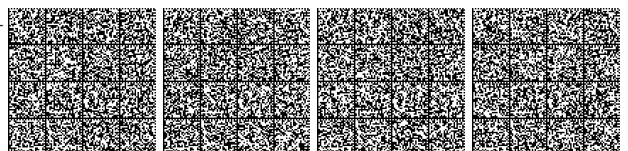
§ 1 Allo scopo di ridurre al minimo le valutazioni e, di conseguenza, i costi dovuti alle domande di ammissione tecnica, i requisiti tecnici nazionali di cui all'articolo 12 sono classificati in conformità all'elenco dei parametri e ai principi definiti nell'allegato alle presenti Regole uniformi. La classificazione è effettuata sotto la responsabilità della Commissione di esperti tecnici. Gli Stati parti e le organizzazioni regionali collaborano con la Commissione di esperti tecnici e con il Segretario generale all'esecuzione di questo compito.

§ 2 La Commissione di esperti tecnici può riesaminare l'allegato tenendo conto dell'esperienza acquisita attraverso il riconoscimento reciproco di veicoli negli Stati parti.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici provvede alla stesura di un documento di riferimento contenente rinvii incrociati a tutti i requisiti tecnici nazionali notificati. Il documento di riferimento, che precisa anche le disposizioni pertinenti nelle PTU e nelle rispettive STI (art. 8 par. 9), è pubblicato sul sito Internet dell'Organizzazione e aggiornato.

§ 4 Dopo aver tenuto debitamente conto dell'opinione degli Stati membri interessati e delle organizzazioni regionali coinvolte, la Commissione di esperti tecnici può decidere di dichiarare l'equivalenza in materia di sicurezza ferroviaria:

a) tra i requisiti tecnici nazionali di diversi Stati parti;
b) tra le disposizioni delle PTU e quelle corrispondenti delle STI; e
c) tra i requisiti tecnici nazionali di uno o di più Stati parti e le disposizioni delle PTU e/o le disposizioni delle STI.

L'equivalenza dichiarata è indicata in una tabella di equivalenza nel documento di riferimento menzionato al paragrafo 3 di cui sopra.

Allegato

Parametri da verificare in relazione all'ammissione tecnica di veicoli non conformi alle PTU e classificazione dei requisiti tecnici nazionali

1. Elenco dei parametri

1.1 *Documentazione generale*
Documentazione generale (descrizione di veicolo nuovo, rinnovato o ammodernato e utilizzazione prevista, informazioni su progettazione, riparazione, esercizio e manutenzione, documentazione tecnica ecc.).
1.2 *Strutture e parti meccaniche*
Integrità meccanica e interfaccia tra veicoli (tra cui organi di trazione e repulsione, corridoi/passerelle), solidità della struttura e dell'equipaggiamento del veicolo (ad es. sedili), portata di carico, sicurezza passiva (compresa la resistenza interna ed esterna alla collisione).

1.3 *Interazione veicolo-binario e sagoma limite di carico dei veicoli*
Interfacce meccaniche con l'infrastruttura (tra cui comportamento statico e dinamico, distanze funzionali, scartamento, organi di rotolamento ecc.).

1.4 *Dispositivo di frenaggio*
Elementi del dispositivo di frenaggio (ad es. dispositivo contro lo slittamento delle ruote, comando di frenatura e potenza di frenata in situazione di esercizio, di emergenza e di parcheggio).

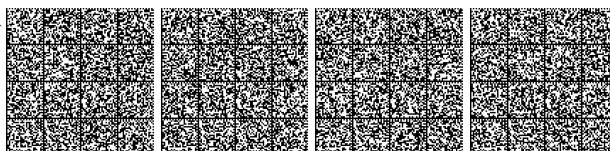
1.5 *Dispositivi destinati ai passeggeri*
Installazioni e ambienti per i passeggeri (finestre e porte a loro disposizione, dispositivi per le persone con mobilità ridotta ecc.).

1.6 *Condizioni ambientali ed effetti aerodinamici*
Impatto dell'ambiente sul veicolo e del veicolo sull'ambiente (comprese le condizioni aerodinamiche e l'interfaccia del veicolo con la parte a terra del sistema ferroviario nonché con l'ambiente esterno).

1.7 *Dispositivo di avviso esterno, segnaletica, funzioni e requisiti in materia di integrità del software*
Dispositivi di avviso esterni, segnaletica, funzioni e integrità del software, ad esempio le funzioni in materia di sicurezza che incidono sul comportamento del treno, tra cui il bus di treno.

1.8 *Sistemi di alimentazione in energia e sistemi di controllo a bordo*
Sistemi di propulsione, di alimentazione in energia e di controllo a bordo, nonché interfaccia del veicolo con l'infrastruttura di alimentazione in energia e tutti gli aspetti della compatibilità elettromagnetica.

1.9 *Installazioni, interfacce e ambiente per il personale*
Installazioni di bordo, interfacce, condizioni di lavoro e ambiente per il personale (incluse le cabine di guida, l'interfaccia macchinista - macchina).

1.10 *Sicurezza antincendio ed evacuazione*

1.11 *Manutenzione*
Installazioni a bordo e interfacce per la manutenzione.

1.12 *Controllo, comando e segnalazione a bordo*
Tutte le apparecchiature di bordo necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete e loro effetti sulla parte a terra del sistema ferroviario.

1.13 *Requisiti operativi specifici*
Requisiti operativi specifici per i veicoli (inclusi esercizio in condizioni di degrado, riparazione/recupero del veicolo ecc.).

1.14 *Dispositivi per le merci*
Requisiti e ambiente specifici per le merci (comprese le installazioni specifiche necessarie per le merci pericolose).

Le spiegazioni e gli esempi sopra riportati in tondo sono forniti a titolo puramente indicativo e non costituiscono definizioni dei parametri.

2. Classificazione dei requisiti tecnici nazionali

I requisiti tecnici nazionali relativi ai parametri elencati nella sezione 1 sono classificati nei tre gruppi indicati qui di seguito. Le prescrizioni e le restrizioni di natura strettamente locale non sono prese in considerazione; la loro verifica presuppone l'esecuzione di controlli, condotti di comune accordo dalle imprese ferroviarie e dai gestori d'infrastruttura.

Gruppo A

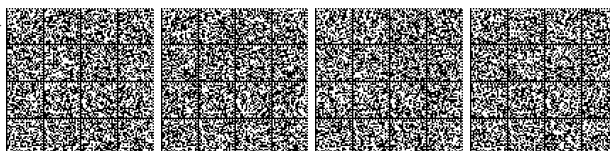
Il Gruppo A comprende:

- le norme internazionali;
- le prescrizioni nazionali considerate equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle prescrizioni nazionali di altri Stati membri;
- le prescrizioni nazionali considerate equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle disposizioni delle PTU e/o delle STI.

Gruppo B

Il Gruppo B comprende tutte le prescrizioni che non rientrano nel campo di applicazione del Gruppo A o del Gruppo C o che non è stato ancora possibile classificare in uno di questi gruppi.

Gruppo C

Il Gruppo C comprende le prescrizioni che sono associate alle caratteristiche dell'infrastruttura tecnica e sono strettamente necessarie per garantire un impiego sicuro e interoperabile sulla rete interessata (ad es. la sagoma utile).

Regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato in traffico internazionale (ATMF - Appendice G alla Convenzione)

Articolo 1

Campo d'applicazione

Le presenti Regole uniformi stabiliscono la procedura in base alla quale i veicoli ferroviari sono ammessi a circolare, ed altri materiali ferroviari ad essere utilizzati in traffico internazionale .

Articolo 2

Definizioni

Ai fini delle presenti Regole uniformi e dei loro (futuri) allegati, delle Regole uniformi APTU e dei loro allegati nonché delle prescrizioni tecniche uniformi (PTU) APTU, il termine:

a) «incidente» designa un avvenimento indesiderato o imprevisto e improvviso, oppure una speciale concatenazione di avvenimenti di questo tipo dalle conseguenze dannose; gli incidenti sono ripartiti nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altri incidenti;

b) «ammissione del tipo di costruzione» designa la concessione del diritto in base al quale l'autorità competente autorizza un tipo di costruzione di un veicolo ferroviario, come base di ammissione all'esercizio di veicoli che sono conformi a questo tipo di costruzione;

c) «ammissione all'esercizio» designa la concessione del diritto in base al quale l'autorità competente autorizza ciascun veicolo ferroviario o altro materiale ferroviario a circolare in traffico internazionale;

d) «Commissione di esperti tecnici» designa la Commissione prevista all'articolo 13 paragrafo 1 lettera f) della Convenzione;

da) «ente aggiudicatore» designa un organismo a statuto pubblico o privato che dà mandato di effettuare la progettazione e/o la costruzione, il rinnovo o l'ammodernamento di un sottosistema; questo organismo può essere un'impresa ferroviaria, un gestore d'infrastruttura, un detentore o un concessionario incaricato dell'esecuzione di un progetto;

e) «Stato parte» designa uno Stato membro dell'Organizzazione che non ha fatto una dichiarazione relativa alle presenti Regole uniformi, in conformità all'articolo 42 paragrafo 1 primo periodo della Convenzione;

f) «dichiarazione» designa la prova di una valutazione completa o parziale volta a confermare che un veicolo, un tipo di costruzione o un elemento di costruzione rispettano le disposizioni delle Regole uniformi APTU e delle loro PTU (compresi i casi specifici applicabili e i requisiti nazionali in vigore conformemente all'art. 12 delle Regole uniformi APTU);

g) «elemento di costruzione» o «componente» designa qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, equipaggiamento completo o parte di quest'ultimo, incorporati o destinati a essere incorporati in un veicolo ferroviario, in altro materiale ferroviario o in un'infrastruttura; il concetto di «elemento di costruzione» si riferisce sia a oggetti materiali che a oggetti non materiali, come ad esempio il software;

h) «organismo incaricato della manutenzione» (ECM) designa l'organismo responsabile della manutenzione di un veicolo e che è iscritto come tale nel registro dei veicoli previsto all'articolo 13; questa definizione si applica anche agli altri materiali ferroviari;

i) «requisiti essenziali» designa tutte le condizioni elencate nelle Regole uniformi APTU che devono essere rispettate dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dalle componenti dell'interoperabilità, comprese le interfacce;

j) «incidente tecnico» designa qualsiasi avvenimento diverso da un incidente o da un incidente grave, inerente alla gestione dei treni e in grado di pregiudicarne la sicurezza;

k) «gestore d'infrastruttura» designa ogni impresa o autorità che utilizza un'infrastruttura ferroviaria;

l) «traffico internazionale» designa la circolazione dei veicoli ferroviari su linee ferroviarie che attraversano il territorio di almeno due Stati parti;

m) «indagine» designa una procedura che si propone di prevenire incidenti e incidenti tecnici e che consiste nel raccogliere e analizzare informazioni, nel trarre conclusioni, individuando anche le cause (azioni, omissioni, avvenimenti, condizioni) o la combinazione delle cause all'origine degli incidenti e degli incidenti tecnici, e, se necessario, nel formulare raccomandazioni in materia di sicurezza;

n) «detentore» designa la persona o l'organismo che, a prescindere dall'essere proprietario di un veicolo o dall'avere diritto di disporne, lo gestisce dal punto di vista economico come mezzo di trasporto ed è iscritto come tale nel registro dei veicoli previsto all'articolo 13;

o) «elenco dei compiti della manutenzione» designa i documenti che indicano le ispezioni e i lavori di manutenzione da eseguire su un (tipo di) veicolo o su altri materiali ferroviari e che vengono redatti in conformità alle prescrizioni e alle specificazioni delle PTU senza tralasciare gli eventuali casi specifici e i requisiti tecnici nazionali in vigore notificati secondo l'articolo 12 delle Regole uniformi APTU;

p) «resoconto della manutenzione» designa la documentazione riguardante un veicolo ammesso o altri materiali ferroviari e contenente un resoconto dello stato di servizio nonché delle ispezioni e dei lavori di manutenzione eseguiti;

q) «rete» designa le tratte, le stazioni, i terminali e tutti i tipi di impianti fissi, necessari per garantire una gestione sicura e continua del sistema ferroviario;

r) «punti aperti» designa gli aspetti tecnici relativi ai requisiti essenziali che non sono stati esplicitamente trattati in una PTU;

s) «altro materiale ferroviario» designa qualsiasi materiale ferroviario mobile, destinato a essere utilizzato in traffico internazionale e diverso da un veicolo ferroviario;

t) «impresa di trasporto ferroviario» designa ogni impresa a statuto privato o pubblico:

- che è autorizzata a trasportare persone o merci su rotaia e che fornisce la trazione, o
- che fornisce solo la trazione;

u) «infrastruttura ferroviaria» (o semplicemente «infrastruttura») designa tutte le tratte ferroviarie e le installazioni fisse nella misura in cui siano necessarie per la compatibilità con veicoli ferroviari e altri materiali ferroviari ammessi in conformità alle presenti Regole uniformi e per la circolazione in condizioni di sicurezza di questi veicoli e di altri materiali ferroviari;

v) «materiale ferroviario» designa i veicoli ferroviari, gli altri materiali ferroviari e l'infrastruttura ferroviaria;

w) «veicolo ferroviario» designa ogni veicolo atto a circolare sulle proprie ruote su binari con o senza trazione;

x) «organizzazione regionale» designa un'organizzazione, così come è definita all'articolo 38 della Convenzione, con la competenza esclusiva accordatale dagli Stati parti;

y) «rinnovo» designa qualsiasi importante lavoro di sostituzione effettuato su un sottosistema o parte di esso senza che ne siano tuttavia modificate le prestazioni complessive;

ya) «RID» designa l'Appendice C della Convenzione;

z) «incidente grave» designa ogni collisione o deragliamento di treno con almeno un morto o almeno cinque feriti gravi oppure con danni considerevoli al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, nonché qualsiasi altro incidente simile che abbia evidenti conseguenze sulla regolamentazione e la gestione della sicurezza ferroviaria; i «danni considerevoli» comportano costi che possono essere immediatamente valutati dall'organismo di indagine come pari a un totale di almeno 1,8 milioni di DSP;

aa) «caso specifico» designa qualsiasi parte del sistema ferroviario degli Stati parti che necessita di disposizioni particolari nelle PTU, temporanee o definitive, dovute a vincoli geografici, topografici, urbanistici o di compatibilità con il sistema esistente; casi specifici possono essere rappresentati in particolare da tratte e reti ferroviarie isolate dal resto della rete, sagome limite, scartamento o distanza tra i binari, nonché da veicoli e altri materiali ferroviari destinati esclusivamente a un uso locale, regionale o storico, e da veicoli e altri materiali ferroviari provenienti da Paesi terzi o ivi diretti;

bb) «sottosistemi» designa il risultato della divisione del sistema ferroviario come indicato nelle PTU; questi sottosistemi, per i quali sono definiti dei requisiti essenziali, possono essere di natura strutturale o funzionale;

cc) «ammissione tecnica» designa la procedura in base alla quale l'autorità competente ammette l'impiego di un veicolo o di altro materiale ferroviario in traffico internazionale oppure autorizza il tipo di costruzione;

dd) «certificato tecnico» designa la prova ufficiale di un'ammissione tecnica conseguita sotto forma di certificato del tipo di costruzione o di certificato di esercizio validi;

ee) «documentazione tecnica» designa la documentazione relativa al veicolo o ad altri materiali ferroviari, contenente tutte le sue caratteristiche tecniche (caratteristiche del tipo di costruzione), un manuale d'uso e l'indicazione delle caratteristiche necessarie all'identificazione degli oggetti interessati;

eea) «STI» designa le specificazioni tecniche per l'interoperabilità adottate in virtù delle direttive 96/48/CE, 2001/16/CE e 2008/57/CE e riguardanti tutti i sottosistemi o parti di essi, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e di garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;

ff) «tipo di costruzione» designa le caratteristiche elementari di progettazione del veicolo o di altri materiali ferroviari, coperte da un singolo certificato di esame descritto nel modulo di valutazione SB delle PTU;

gg) «ammodernamento» designa qualsiasi importante lavoro di modifica eseguito su un sottosistema o su parti di esso allo scopo di migliorarne le prestazioni generali.

Articolo 3

Ammissione al traffico internazionale

§ 1 Per circolare in traffico internazionale, ciascun veicolo ferroviario deve essere ammesso in conformità alle presenti Regole uniformi.

§ 2 L'ammissione tecnica ha lo scopo di verificare che i veicoli ferroviari corrispondano alle:

a) prescrizioni di costruzione contenute nelle PTU,

b) prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nell'Allegato del RID,

c) particolari condizioni per un'ammissione, in applicazione dell'articolo 7*a*.

§ 3 I paragrafi 1 e 2, nonché i seguenti articoli, si applicano per analogia all'ammissione tecnica di altri materiali ferroviari nonché di elementi di costruzione di veicoli o di altri materiali ferroviari.

Articolo 3a

Interazione con altri accordi internazionali

§ 1 I veicoli ferroviari e gli altri materiali ferroviari, messi in servizio conformemente alla vigente legislazione della Comunità europea e alla corrispondente legislazione nazionale, sono considerati ammessi all'esercizio da tutti gli Stati parti secondo le presenti Regole uniformi:

a) in caso di equivalenza piena tra le disposizioni delle STI in vigore e le PTU corrispondenti; e

b) a condizione che le STI in vigore, grazie alle quali il veicolo o l'altro materiale ferroviario è stato autorizzato, riguardino tutti gli aspetti dei sottosistemi interessati che fanno parte del veicolo; e

c) a condizione che queste STI non contengano punti aperti concernenti la compatibilità tecnica con l'infrastruttura; e

d) a condizione che il veicolo o l'altro materiale ferroviario non sia soggetto a una deroga.

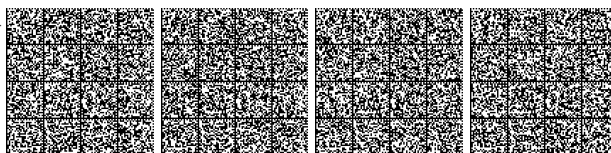
Se queste condizioni non sono rispettate, per il veicolo o l'altro materiale ferroviario si applica l'articolo 6 paragrafo 4.

§ 2 I veicoli e gli altri materiali ferroviari, ammessi all'esercizio conformemente alle presenti Regole uniformi, sono considerati come messi in servizio negli Stati membri della Comunità europea e negli Stati che applicano la legislazione comunitaria a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea:

a) in caso di equivalenza piena tra le disposizioni delle PTU in vigore e le STI corrispondenti; e

b) a condizione che le PTU in vigore, grazie alle quali il veicolo o l'altro materiale ferroviario è stato autorizzato, riguardino tutti gli aspetti dei sottosistemi interessati che fanno parte del veicolo; e

c) a condizione che queste PTU non contengano punti aperti concernenti la compatibilità tecnica con l'infrastruttura; e

d) a condizione che il veicolo o l'altro materiale ferroviario non sia soggetto a una deroga.

Se queste condizioni non sono soddisfatte, il veicolo o l'altro materiale ferroviario è sottoposto ad autorizzazione secondo il diritto in vigore negli Stati membri della Comunità europea e negli Stati che applicano la legislazione comunitaria a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea.

§ 3 L'ammissione all'esercizio, la circolazione e la manutenzione dei veicoli e degli altri materiali ferroviari utilizzati solo negli Stati membri della Comunità europea sono disciplinati dalle legislazioni comunitaria e nazionale applicabili. Questa disposizione è in vigore anche negli Stati parti che applicano la pertinente legislazione della Comunità europea a seguito di accordi internazionali conclusi con quest'ultima.

§ 4 I paragrafi 1 e 2 si applicano per analogia alle ammissioni/autorizzazioni dei tipi di veicoli.

§ 5 Un organismo incaricato della manutenzione (ECM) di carri e certificato in conformità all'articolo 15 paragrafo 2 è ritenuto certificato secondo la legislazione applicabile della Comunità europea e la legislazione nazionale pertinente e viceversa, quando sussiste una piena equivalenza tra il sistema di certificazione adottato in forza dell'articolo 14*a* (5) della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e le regole adottate dalla Commissione di esperti tecnici secondo l'articolo 15 paragrafo 2.

Articolo 4

Procedura

§ 1 L'ammissione tecnica di un veicolo si effettua:

a) o in una sola fase, concedendo l'ammissione all'esercizio individualmente a un dato veicolo;

b) o in due fasi successive, concedendo:

- l'ammissione del tipo di costruzione a un dato tipo, e
- successivamente, l'ammissione all'esercizio ai veicoli individuali che rispondano a questo tipo di costruzione, mediante una procedura semplificata che conferma tale conformità.

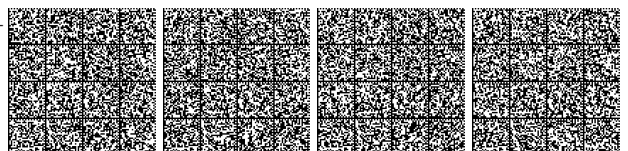
§ 2 La valutazione della conformità di un veicolo o di un elemento di costruzione alle disposizioni delle PTU, sulle quali si basa l'ammissione, può essere suddivisa in diversi elementi di valutazione, ciascuno attestato da una dichiarazione. Gli elementi di valutazione e il modello di dichiarazione sono definiti dalla Commissione di esperti tecnici.

§ 3 Le procedure di ammissione tecnica dell'infrastruttura ferroviaria sono disciplinate dalle disposizioni in vigore nello Stato parte interessato.

Articolo 5

Autorità competente

§ 1 L'ammissione tecnica spetta all'autorità nazionale o internazionale competente in materia, secondo le leggi e le prescrizioni in vigore in ciascuno Stato parte.

§ 2 Le autorità indicate al paragrafo 1 possono trasferire o trasferiscono, secondo le disposizioni in vigore nel loro Stato, in tutto o in parte a organismi riconosciuti idonei e con sede nel loro Stato la competenza di eseguire valutazioni e anche di rilasciare le dichiarazioni corrispondenti.

Il trasferimento di competenza a:

a) un'impresa di trasporto ferroviario;

b) un gestore d'infrastruttura;

c) un detentore;

d) un organismo incaricato della manutenzione (ECM);

e) un costruttore o un fabbricante di materiale ferroviario che partecipi direttamente o indirettamente alla costruzione di materiale ferroviario;

comprese le filiali dei suddetti organismi, è proibito.

§ 3 Per essere riconosciuti idonei, gli organismi menzionati al paragrafo 2 devono rispettare le condizioni qui di seguito esposte.

a) L'organismo deve essere indipendente nella sua organizzazione, nella sua struttura giuridica e nei suoi processi decisionali da imprese ferroviarie, gestori d'infrastruttura, richiedenti e servizi di acquisto; il direttore e il personale incaricato dell'esecuzione delle valutazioni o del rilascio dei certificati e delle dichiarazioni non devono essere coinvolti, né direttamente né come rappresentanti abilitati, nella progettazione, produzione, costruzione, manutenzione o utilizzazione di componenti, veicoli o materiali ferroviari. Ciò non esclude tuttavia la possibilità di scambi di informazioni tecniche tra fabbricanti o costruttori e questo organismo.

b) L'organismo e il personale incaricato dell'esecuzione delle valutazioni le effettuano con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica possibili e non devono essere sottoposti, soprattutto da parte di persone o di gruppi di persone interessati ai risultati delle valutazioni, né a pressioni né a sollecitazioni, specialmente di natura finanziaria, che potrebbero influenzare la loro capacità di giudizio o i risultati delle loro ispezioni.

c) In particolare, l'organismo e il personale responsabile dell'esecuzione delle valutazioni sono indipendenti, sul piano funzionale, dagli organismi incaricati delle inchieste in caso di incidenti.

d) L'organismo impiega il personale e possiede i mezzi necessari per eseguire in modo appropriato i compiti tecnico-amministrativi collegati alle valutazioni; inoltre, dispone dell'equipaggiamento indispensabile allo svolgimento di valutazioni non ordinarie.

e) Il personale incaricato delle valutazioni possiede:

- una formazione tecnica e professionale appropriata;
- una conoscenza soddisfacente dei requisiti relativi alle valutazioni eseguite e una pratica sufficiente di queste valutazioni; e
- l'attitudine a rilasciare certificati e a redigere resoconti e rapporti che costituiscono la prova formale delle valutazioni effettuate.

f) L'indipendenza del personale incaricato delle valutazioni è garantita. Nessun collaboratore può essere remunerato sulla base del numero di valutazioni effettuate o dei risultati di queste valutazioni.

g) L'organismo stipula un'assicurazione di responsabilità civile, salvo che tale responsabilità non sia assunta dallo Stato in virtù della legislazione nazionale o salvo che le valutazioni non siano effettuate direttamente dallo Stato parte.

h) Il personale dell'organismo è tenuto a osservare il segreto professionale riguardo a tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni (ad eccezione delle autorità amministrative competenti nello Stato in cui esercitano questa attività), conformemente alle presenti Regole uniformi o a qualsiasi disposizione legale e/o regolamentazione dello Stato parte, compresa se del caso la legislazione della Comunità europea.

§ 4 I requisiti previsti al paragrafo 3 si applicano per analogia alle autorità che rilasciano l'ammissione tecnica.

§ 5 Uno Stato parte provvede, mediante notifica o, se necessario, mediante i mezzi previsti dalla legislazione comunitaria o dalla legislazione degli Stati che applicano il diritto comunitario a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea, a informare il Segretario generale in merito agli organismi incaricati dell'esecuzione di valutazioni e verifiche e del rilascio delle autorizzazioni, precisando l'ambito di competenza di ciascun organismo. Il Segretario generale pubblica e aggiorna un elenco degli organismi corredato dai loro numeri di identificazione e ambiti di competenza.

§ 6 Ogni Stato parte garantisce la costante sorveglianza degli organismi indicati al paragrafo 2 e dispone il ritiro della competenza a quegli organismi che non soddisfano più i criteri previsti al paragrafo 3, informandone senza indugio il Segretario generale.

§ 7 Se uno Stato parte ritiene che un'autorità di un altro Stato parte preposta alla valutazione o all'autorizzazione o un organismo al quale ha trasferito la sua competenza non soddisfi i criteri esposti al paragrafo 3, sottopone le sue considerazioni in merito alla Commissione di esperti tecnici, che dispone di quattro mesi per informare lo Stato parte interessato dei cambiamenti necessari affinché l'organismo conservi lo statuto che gli era stato conferito. La Commissione di esperti tecnici può decidere di ordinare allo Stato parte di sospendere o di ritirare le autorizzazioni rilasciate sulla base dei lavori realizzati dall'organismo o dall'autorità interessata.

Articolo 6

Validità dei certificati tecnici

§ 1 I certificati tecnici rilasciati dall'autorità competente di uno Stato parte in conformità alle presenti Regole uniformi sono validi in tutti gli altri Stati parti. Tuttavia, la circolazione e l'utilizzazione sul territorio di questi altri Stati sono sottoposte alle condizioni specificate nel presente articolo.

§ 2 Un'ammissione all'esercizio consente alle imprese di trasporto ferroviario di impiegare un veicolo solo sulle infrastrutture compatibili con questo veicolo secondo le sue specificazioni e le altre condizioni di ammissione; le imprese di trasporto ferroviario devono assicurarsi che questa prescrizione sia rispettata.

§ 3 Fatto salvo quanto previsto all'articolo 3*a*, un'ammissione all'esercizio rilasciata per un veicolo conforme a tutte le PTU applicabili permette a questo stesso veicolo di circolare liberamente sul territorio di altri Stati parti a condizione che:

a) tutti i requisiti essenziali siano previsti in queste PTU; e

b) il veicolo non:

- costituisca un caso specifico,
- presenti punti aperti relativi alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura, o

- sia oggetto di una deroga.

Le condizioni di libera circolazione possono essere specificate anche nelle pertinenti PTU.

§ 4

a) Se in uno Stato parte un'ammissione all'esercizio è stata accordata per un veicolo che:

- costituisce un caso specifico, presenta un punto aperto relativo alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura o è oggetto di una deroga, o
- non è conforme alle PTU relative al materiale rotabile e a tutte le altre disposizioni pertinenti; o

b) se nelle PTU non sono previsti tutti i requisiti essenziali;

le autorità competenti degli altri Stati possono esigere dal richiedente ulteriori informazioni tecniche, come ad esempio analisi di rischio e/o controlli dei veicoli, prima di concedere un'ammissione all'esercizio complementare.

Per la parte del veicolo conforme a una PTU o a una parte di PTU, le autorità competenti devono accettare le verifiche effettuate da altre autorità competenti conformemente alle PTU. Per l'altra parte del veicolo, le autorità competenti devono tener conto, nella sua integralità, della tabella di equivalenza prevista all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU.

Il rispetto:

a) di disposizioni identiche e di disposizioni dichiarate equivalenti;

b) di disposizioni che non si riferiscono a un caso specifico; e

c) di disposizioni che non si riferiscono alla compatibilità tecnica con l'infrastruttura;

non va sottoposto nuovamente a valutazione.

§ 5 I paragrafi da 2 a 4 si applicano per analogia a una ammissione del tipo di costruzione.

Articolo 6a

Riconoscimento della documentazione procedurale

§ 1 Le valutazioni, le dichiarazioni e gli altri documenti redatti secondo le presenti Regole uniformi sono riconosciuti d'ufficio dalle autorità e dagli organismi competenti, dalle imprese di trasporto ferroviario, dai detentori e dai gestori d'infrastruttura in tutti gli Stati parti.

§ 2 Se un requisito o una disposizione è stato dichiarato equivalente in conformità all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU, le valutazioni e i relativi esami, già effettuati e documentati, non sono ripetuti.

Articolo 6b

Riconoscimento degli esami tecnici e funzionali

La Commissione di esperti tecnici può decidere di adottare regole destinate a essere incluse in un allegato alle presenti Regole uniformi, nonché requisiti destinati a essere inclusi in una o più PTU concernenti il reciproco riconoscimento delle ispezioni tecniche, dei resoconti della manutenzione per i veicoli ammessi e degli esami funzionali, come ad esempio gli esami dei freni per i treni.

Articolo 7

Prescrizioni applicabili ai veicoli

§ 1 Per essere e restare ammesso alla circolazione in traffico internazionale, un veicolo ferroviario deve rispettare:

a) le PTU; e

b) le prescrizioni contenute nel RID, se applicabili.

§ 2 In assenza di PTU applicabili al sottosistema, l'ammissione tecnica è fondata sui requisiti tecnici nazionali applicabili che sono in vigore, secondo l'articolo 12 delle Regole uniformi APTU, nello Stato parte in cui è stata presentata la domanda di ammissione tecnica.

§ 3 Se le PTU non si riferiscono a tutti i requisiti essenziali o se sussistono casi specifici o punti aperti, l'ammissione tecnica è basata:

a) sulle disposizioni contenute nelle PTU;

b) sulle disposizioni contenute nel RID, se applicabili; e

c) sui requisiti tecnici nazionali applicabili che sono in vigore in forza dell'articolo 12 delle Regole uniformi APTU.

Articolo 7a

Deroghe

La Commissione di esperti tecnici adotta le direttive o le disposizioni vincolanti concernenti le deroghe alle disposizioni di cui all'articolo 7 e i metodi di valutazione che possono o devono essere utilizzati.

Articolo 8

Prescrizioni applicabili all'infrastruttura ferroviaria

§ 1 Per garantire che un veicolo ferroviario ammesso al traffico internazionale conformemente alle presenti Regole uniformi circoli in condizioni di sicurezza sull'infrastruttura ferroviaria e sia compatibile con quest'ultima, l'infrastruttura ferroviaria deve rispettare:

a) le disposizioni contenute nelle PTU; e

b) le disposizioni contenute nel RID, se applicabili.

§ 2 L'ammissione dell'infrastruttura e la sorveglianza della sua manutenzione rimangono soggette alle disposizioni in vigore nello Stato parte in cui si trova l'infrastruttura.

§ 3 Gli articoli 7 e 7*a* si applicano per analogia all'infrastruttura.

Articolo 9

Prescrizioni di esercizio

§ 1 Le imprese di trasporto ferroviario che utilizzano un veicolo ferroviario ammesso alla circolazione in traffico internazionale sono tenute a rispettare le prescrizioni relative all'esercizio di un veicolo in traffico internazionale che figurano nelle PTU.

§ 2 Le imprese o amministrazioni che gestiscono negli Stati parti un'infrastruttura, compresi i sistemi di sicurezza delle circolazioni e di controllo, destinata e idonea a essere utilizzata in traffico internazionale sono tenute a rispettare le prescrizioni tecniche figuranti nelle PTU e ad osservarle in permanenza al momento della costruzione o della gestione di tale infrastruttura.

Articolo 10

Domanda e rilascio di certificati tecnici, dichiarazioni e condizioni pertinenti

§ 1 Il rilascio di un certificato tecnico fa riferimento al tipo di costruzione di un veicolo ferroviario o al veicolo ferroviario stesso.

§ 2 La domanda di rilascio di un certificato tecnico può essere presentata:

a) dal costruttore;

b) da un'impresa di trasporto ferroviario;

c) dal detentore del veicolo;

d) dal proprietario del veicolo;

e) dal gestore d'infrastruttura.

§ 3 La domanda di certificato tecnico, comprese le dichiarazioni pertinenti, può essere presentata presso ogni autorità competente o organismo di uno degli Stati parti, nell'ambito delle competenze previste all'articolo 5.

§ 4 Se al veicolo si applica l'articolo 6 paragrafo 4, il richiedente indica gli Stati parti (eventualmente le tratte) per i quali i certificati tecnici servono a garantire la libera circolazione; in questo caso, le autorità e gli organismi di valutazione competenti cooperano al fine di facilitare il disbrigo della procedura per il richiedente.

§ 5 Tutte le spese legate alla procedura d'ammissione sono a carico del richiedente, salvo disposizione contraria delle leggi e delle prescrizioni in vigore nello Stato in cui l'ammissione è concessa. Non è consentito il rilascio di ammissioni tecniche a fini di lucro.

§ 5*a* Le decisioni, le valutazioni, gli esami ecc. sono eseguiti in modo non discriminatorio.

§ 6 Il richiedente compila e allega alla sua domanda la documentazione tecnica e l'elenco dei compiti della manutenzione, contenenti le informazioni richieste nelle PTU. L'organismo di valutazione verifica, corregge e completa in modo appropriato le informazioni contenute nella suddetta documentazione, affinché essa rispecchi le caratteristiche del veicolo.

§ 7 Ciascuna valutazione è documentata dal suo autore in un apposito rapporto che giustifica le valutazioni effettuate e che precisa le disposizioni secondo le quali l'oggetto è stato valutato e se quest'ultimo ha superato la valutazione o meno.

§ 8 Chi presenta domanda per il rilascio di un certificato di esercizio secondo una procedura semplificata di ammissione tecnica (art. 4 par. 1 lett. b), allega alla domanda il certificato del tipo di costruzione, rilasciato secondo l'articolo 11 paragrafo 2, e dimostra in modo appropriato che i veicoli per i quali richiede un certificato di esercizio corrispondono a questo tipo di costruzione.

§ 9 Di regola, un certificato tecnico è rilasciato per una durata illimitata; il suo campo di applicazione può essere generale o circoscritto.

§ 10 In caso di modifica di disposizioni pertinenti nelle prescrizioni di cui all'articolo 7, sulla base delle quali un tipo di costruzione è stato ammesso, e di assenza di disposizioni provvisorie pertinenti, lo Stato parte in cui è stato rilasciato il certificato del tipo di costruzione decide, previa consultazione con gli altri Stati nei quali il certificato è valido conformemente all'articolo 6, se il predetto certificato può mantenere la sua validità oppure se deve essere rinnovato. I criteri da verificare in caso di rinnovo di una ammissione del tipo di costruzione possono riguardare unicamente le disposizioni modificate. Il rinnovo dell'ammissione del tipo non pregiudica le ammissioni all'esercizio concesse sulla base dei tipi ammessi in precedenza.

§ 11 In caso di rinnovo o ammodernamento, l'ente aggiudicatore o il costruttore invia allo Stato parte interessato la documentazione occorrente per descrivere il progetto. Lo Stato parte esamina questa documentazione e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nelle PTU applicabili, decide se l'entità dei lavori è tale da rendere necessaria una nuova ammissione all'esercizio ai sensi delle presenti Regole uniformi.

Una nuova ammissione all'esercizio è necessaria in tutti i casi in cui il livello di sicurezza generale del sottosistema interessato può essere pregiudicato dai lavori previsti. Se è necessaria una nuova ammissione all'esercizio, lo Stato parte decide in quale misura applicare al progetto le disposizioni delle PTU pertinenti.

Lo Stato parte prende la sua decisione al più tardi quattro mesi dopo la presentazione della documentazione completa da parte del richiedente.

Qualora sia necessaria una nuova ammissione e le PTU non siano pienamente applicate, gli Stati parti notificano al Segretario generale:

a) la ragione per cui una PTU non è pienamente applicata;

b) le caratteristiche tecniche applicabili invece delle PTU; e

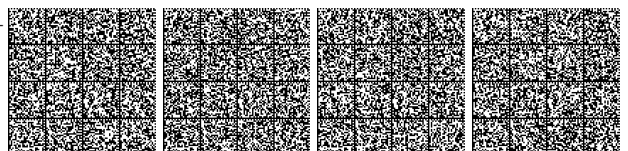
c) gli organismi responsabili della notifica delle informazioni richieste alle lettere a) e b).

Il Segretario generale pubblica le informazioni notificate sul sito Internet dell'Organizzazione.

§ 12 Il paragrafo 11 si applica per analogia a un certificato del tipo di costruzione e a ogni dichiarazione concernente la costruzione o gli elementi di costruzione pertinenti.

Articolo 10a

Regole concernenti il ritiro o la sospensione dei certificati tecnici

§ 1 Se un'autorità competente di uno Stato parte, diverso da quello che ha rilasciato la (prima) ammissione all'esercizio, constata una non conformità, deve informarne in modo dettagliato

l'autorità che ha concesso la (prima) ammissione; se la non conformità riguarda un certificato del tipo di costruzione, l'autorità che l'ha rilasciato ne è ugualmente informata.

§ 2 Un certificato di esercizio può essere ritirato:

a) se il veicolo ferroviario non è più conforme:

- alle disposizioni contenute nelle PTU e nelle prescrizioni nazionali applicabili che sono in vigore conformemente all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU, o

- alle condizioni particolari della sua ammissione di cui all'articolo 7*a,* o

- alle prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nel RID; o

b) se il detentore non dà seguito alla richiesta dell'autorità competente di rimediare ai difetti nel termine stabilito; o

c) se oneri e condizioni risultanti da un'ammissione ristretta secondo l'articolo 10 paragrafo 10 non sono soddisfatti o rispettati.

§ 3 Solo l'autorità che ha concesso un certificato del tipo di costruzione o un certificato di esercizio ha facoltà di ritirarli.

§ 4 Il certificato di esercizio è sospeso:

a) quando non sono eseguiti (o non sono svolti nei termini stabiliti) i controlli tecnici, le ispezioni, i lavori di ripristino e di manutenzione del veicolo ferroviario prescritti nel suo elenco dei compiti della manutenzione, nelle PTU, nelle condizioni speciali di ammissione previste all'articolo 7*a* o nelle prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento contenute nel RID;

b) quando, in caso di grave avaria di un veicolo ferroviario, l'ingiunzione dell'autorità competente a presentare il veicolo non è ottemperata;

c) in caso di non conformità con le presenti Regole uniformi e con le disposizioni contenute nelle PTU;

d) se non sono rispettate le disposizioni nazionali applicabili in vigore conformemente all'articolo 12 delle Regole uniformi APTU o le disposizioni dichiarate equivalenti in conformità all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU; la validità del certificato è sospesa per gli Stati parti interessati.

§ 5 Il certificato di esercizio si estingue quando il veicolo ferroviario viene messo fuori servizio. Il collocamento fuori servizio deve essere comunicato all'autorità competente che ha concesso l'ammissione all'esercizio.

§ 6 I paragrafi da 1 a 4 si applicano per analogia al certificato del tipo di costruzione.

Articolo 10b

Regole relative alle valutazioni e alle procedure

§ 1 La Commissione di esperti tecnici è competente per l'adozione di altre disposizioni vincolanti concernenti le valutazioni e le regole procedurali per l'ammissione tecnica.

§ 2 A titolo integrativo, ma non in contraddizione con le disposizioni stabilite dalla Commissione di esperti tecnici conformemente al paragrafo 1, gli Stati parti o le organizzazioni regionali possono

adottare (o mantenere) disposizioni concernenti procedure vincolanti, dettagliate e non discriminatorie relative alle valutazioni e ai requisiti in materia di dichiarazioni. Queste disposizioni sono notificate al Segretario generale, che ne informa la Commissione di esperti tecnici, e pubblicate dall'Organizzazione.

Articolo 11

Certificati tecnici e dichiarazioni

§ 1 L'ammissione del tipo di costruzione e l'ammissione all'esercizio sono accertate mediante documenti distinti denominati: «Certificato del tipo di costruzione» e «Certificato di esercizio».

§ 2 Il certificato del tipo di costruzione:

a) specifica il costruttore e il fabbricante previsto del tipo di costruzione del veicolo ferroviario;

b) contiene in allegato la documentazione tecnica e il resoconto della manutenzione;

c) se necessario, specifica i limiti e le condizioni particolari di esercizio cui sono soggetti il tipo di costruzione di un veicolo ferroviario e i veicoli ferroviari corrispondenti a questo tipo di costruzione;

d) contiene in allegato il rapporto o i rapporti di valutazione;

e) se necessario, specifica tutte le pertinenti dichiarazioni (di conformità e di verifica) rilasciate;

f) specifica l'autorità competente a rilasciare il certificato e la data del rilascio e reca la firma dell'autorità;

g) se necessario, specifica la durata della validità.

§ 3 Il certificato di esercizio comprende:

a) tutte le informazioni indicate al paragrafo 2; e

b) i codici di identificazione dei veicoli cui si riferisce il certificato;

c) informazioni sul detentore dei veicoli cui si riferisce il certificato alla data del rilascio;

d) se necessario, la durata di validità.

§ 4 Il certificato di esercizio può riferirsi a un gruppo di veicoli singoli dello stesso tipo. In questo caso le informazioni richieste sulla base del paragrafo 3 sono specificate in modo che siano identificabili per ciascuno dei veicoli appartenenti al gruppo e la documentazione tecnica contiene un elenco della documentazione identificabile concernente le verifiche condotte su ciascun veicolo.

§ 5 La documentazione tecnica e l'elenco dei compiti della manutenzione contengono le informazioni richieste in conformità alle disposizioni delle PTU.

§ 6 I certificati sono emessi in una delle lingue di lavoro conformemente all'articolo 1 paragrafo 6 della Convenzione.

§ 7 I certificati e le dichiarazioni sono notificati al richiedente.

§ 8 Il certificato di esercizio si riferisce all'oggetto. Una volta che il veicolo è in circolazione, se il detentore del certificato di esercizio (comprendente la documentazione tecnica e l'elenco dei compiti della manutenzione) non coincide con l'attuale detentore del veicolo, il primo rimette

immediatamente all'attuale detentore il certificato di esercizio unitamente al resoconto della manutenzione e mette a disposizione tutte le istruzioni dettagliate (supplementari) riguardanti la manutenzione e l'esercizio, tuttora in suo possesso.

§ 9 Il paragrafo 8 si applica per analogia ai veicoli e ai materiali ferroviari ammessi in conformità all'articolo 19; la documentazione pertinente è costituita da documenti relativi all'ammissione e da qualsiasi altro documento contenente informazioni in tutto o in parte simili a quelle richieste per la documentazione tecnica, l'elenco dei compiti della manutenzione e il resoconto della manutenzione.

Articolo 12

Modelli uniformi

§ 1 L'Organizzazione prescrive modelli uniformi per i certificati menzionati all'articolo 11, le dichiarazioni decise secondo l'articolo 4 paragrafo 2 e il rapporto di valutazione conforme all'articolo 10 paragrafo 7.

§ 2 I modelli sono elaborati e adottati dalla Commissione di esperti tecnici.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può decidere di autorizzare e riconoscere come sostituti equivalenti certificati e dichiarazioni predisposti secondo modelli prestabiliti diversi da quelli prescritti nelle presenti Regole uniformi, ma che contengono le informazioni richieste in conformità all'articolo 11.

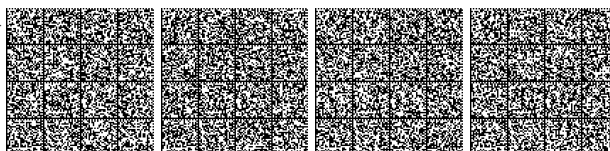
Articolo 13

Registri

§ 1 Sotto la responsabilità dell'Organizzazione e nella forma di banca dati elettronica, è allestito e aggiornato un registro contenente informazioni sui veicoli ferroviari per i quali è stato rilasciato un certificato di esercizio e sui tipi di costruzione per i quali è stato concesso un certificato del tipo di costruzione. Il registro comprende i veicoli ferroviari ammessi secondo l'articolo 19; può includere veicoli ferroviari ammessi solo alla circolazione nel traffico nazionale.

§ 2 La banca dati comprende anche un registro contenente informazioni sulle autorità competenti e gli organismi ai quali è stata trasferita la competenza in conformità all'articolo 5, nonché sui controllori accreditati/riconosciuti secondo l'articolo 15 paragrafo 2.

§ 3 La Commissione di esperti tecnici può decidere di inserire nella banca dati altre informazioni da utilizzare nell'esercizio ferroviario, come ad esempio dati su dichiarazioni, ispezioni e manutenzione dei veicoli ammessi (compresa la successiva ispezione prevista) e dati su incidenti e incidenti tecnici nonché su registri riguardanti la codificazione di veicoli, siti, imprese di trasporto ferroviario, detentori, gestori d'infrastruttura, officine, costruttori e organismi incaricati della manutenzione (ECM).

§ 4 La Commissione di esperti tecnici definisce l'architettura tecnico-funzionale della banca dati nonché le informazioni necessarie, la data e le modalità di fornitura dei dati, la natura dei diritti di accesso e altre disposizioni amministrative e organizzative, comprese quelle riguardanti la struttura della banca dati da utilizzare. Al Segretario generale sono sempre notificati senza indugio il cambiamento di detentore, il cambiamento di ECM, i collocamenti fuori servizio, le

immobilizzazioni ufficiali, la sospensione o il ritiro di certificati, le dichiarazioni o gli altri resoconti e i cambiamenti concernenti i veicoli, in deroga al tipo di costruzione ammesso.

§ 5 Nell'applicazione del presente articolo, la Commissione di esperti tecnici prende in considerazione i registri allestiti dagli Stati parti e dalle organizzazioni regionali in modo da evitare oneri eccessivi per le parti interessate, quali le organizzazioni regionali, gli Stati parti, le autorità competenti e l'industria. Allo scopo di ridurre al minimo anche i costi dell'Organizzazione e di ottenere sistemi di registri coerenti, tutte le parti interessate coordinano con l'Organizzazione i loro piani e lo sviluppo dei registri che rientrano nel campo di applicazione delle presenti Regole uniformi.

§ 6 Le informazioni registrate nella banca dati sono considerate, fino a prova del contrario, come dimostrazione dell'ammissione tecnica di un veicolo ferroviario.

§ 7 La Commissione di esperti tecnici può decidere che le spese di allestimento e funzionamento della banca dati siano sostenute, in tutto o in parte, dagli utenti; mentre la fornitura e la modifica dei dati sono gratuite, la loro consultazione può essere sottoposta all'obbligo del pagamento di una tassa.

Articolo 14

Iscrizioni e segni

§ 1 I veicoli ferroviari ammessi alla circolazione devono riportare:

a) un'indicazione da cui risulti in modo inequivocabile che sono stati ammessi alla circolazione in traffico internazionale in conformità alle presenti Regole uniformi; e

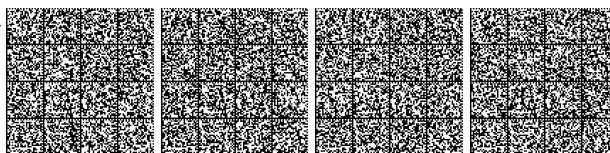
b) le altre iscrizioni e gli altri segni prescritti nelle PTU, compreso un codice di identificazione unico (il numero del veicolo).

L'autorità competente per il rilascio dell'ammissione all'esercizio è tenuta ad assicurarsi che a ciascun veicolo sia assegnato un codice alfanumerico di identificazione. Questo codice, che include il codice del (primo) Paese ad aver ammesso il veicolo, deve essere riportato su ciascun veicolo e iscritto nel registro di immatricolazione nazionale (RIN), come previsto all'articolo 13.

§ 2 La Commissione di esperti tecnici definisce il segno previsto al paragrafo 1 lettera a) e i termini transitori entro i quali i veicoli ferroviari ammessi alla circolazione nel traffico internazionale possono portare ancora iscrizioni e segni in deroga a quelli prescritti al paragrafo 1.

Articolo 15

Manutenzione

§ 1 I veicoli ferroviari e gli altri materiali ferroviari devono essere mantenuti in uno stato tale da rispettare le disposizioni stabilite nelle PTU e soddisfarle in permanenza, non compromettere in alcun modo la sicurezza di esercizio e non danneggiare l'infrastruttura, l'ambiente e la salute pubblica con la loro utilizzazione nel traffico internazionale. A questo scopo, i veicoli e gli altri materiali ferroviari devono essere disponibili per la manutenzione, le ispezioni e il ripristino ed essere sottoposti a questo tipo di lavori così come prescritti nell'elenco dei compiti della manutenzione allegato al certificato di esercizio, nelle PTU, nelle condizioni speciali di ammissione di cui all'articolo 7*a* e nelle prescrizioni contenute nel RID.

§ 2 Un organismo incaricato della manutenzione (ECM), registrato nella banca dati prevista all'articolo 13, è assegnato a ciascun veicolo prima della sua ammissione all'esercizio o della sua utilizzazione sulla rete. Possono fungere da ECM un'impresa ferroviaria, un gestore d'infrastruttura o un detentore. L'ECM garantisce, mediante un sistema di manutenzione, che i veicoli di cui gli è stata affidata la manutenzione sono idonei a circolare in condizioni di sicurezza. L'ECM esegue esso stesso la manutenzione o incarica apposite officine con cui ha stipulato dei contratti.

L'ECM di un carro dispone di un certificato valido rilasciato da un controllore esterno accreditato/riconosciuto in uno degli Stati parti.

La Commissione di esperti tecnici adotta regole dettagliate complementari riguardanti la certificazione e il controllo degli ECM, i controllori accreditati/riconosciuti, il loro accreditamento/riconoscimento nonché i controlli e i certificati di controllo. Le suddette regole precisano se sono equivalenti ai criteri applicabili al sistema di certificazione degli ECM adottato in seno alla Comunità europea o negli Stati in cui vige la legislazione comunitaria a seguito di accordi internazionali conclusi con la Comunità europea.

Queste regole, che comprendono anche regole relative al ritiro e alla sospensione dei certificati e degli accreditamenti, sono definite in un allegato alle presenti Regole uniformi di cui sono parte integrante.

§ 3 L'impresa che gestisce l'esercizio ferroviario è responsabile della circolazione dei treni in condizioni di sicurezza e assicura l'adeguata manutenzione dei veicoli in circolazione. L'ECM garantisce pertanto che il gestore dell'esercizio ferroviario disponga di informazioni affidabili sui dati e i processi di manutenzione e il gestore dell'esercizio ferroviario fornisce in tempo utile all'ECM le informazioni e i dati riguardanti la gestione dei veicoli e degli altri materiali ferroviari di competenza dell'ECM. In entrambi i casi, le informazioni e i dati pertinenti sono specificati nell'allegato indicato al paragrafo 2.

§ 4 L'ECM di un veicolo ammesso redige e aggiorna un resoconto della manutenzione per questo veicolo. Il resoconto è tenuto a disposizione dell'autorità nazionale competente che può controllarlo.

§ 5 La Commissione di esperti tecnici può adottare linee guida o regolamentazioni sulla certificazione e il controllo delle officine di manutenzione e sul riconoscimento reciproco dei certificati e dei controlli. Le regolamentazioni previste nel presente paragrafo sono definite in un allegato alle presenti Regole uniformi di cui fanno parte integrante e sono pubblicate sul sito Internet dell'Organizzazione.

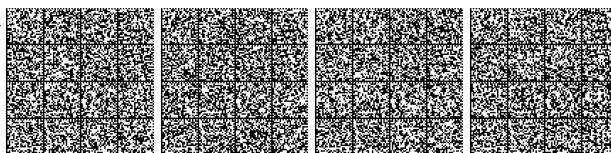
Articolo 16

Incidenti, incidenti tecnici e avarie gravi

§ 1 In caso di incidente, incidente tecnico o grave avaria dei veicoli ferroviari, tutte le parti interessate (gestori d'infrastruttura, detentori, ECM, imprese ferroviarie interessate ed eventuali altre parti) sono tenute:

a) a prendere immediatamente tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza del traffico ferroviario, il rispetto dell'ambiente e della salute pubblica; e

b) a stabilire le cause dell'incidente, dell'incidente tecnico o dell'avaria grave.

§ 1*a* Le misure previste al paragrafo 1 devono essere coordinate. Questo coordinamento incombe al gestore d'infrastruttura, salvo prescrizione contraria delle disposizioni vigenti nello Stato

interessato. Oltre a imporre alle parti interessate l'obbligo di eseguire un'indagine, lo Stato parte può richiedere l'esecuzione di un'indagine indipendente.

§ 2 Un veicolo è considerato gravemente avariato quando non è possibile ripararlo con un intervento di piccola portata che gli permetterebbe di essere integrato in un treno e di circolare sulle proprie ruote senza pericolo per l'esercizio. Se la riparazione può essere portata a termine in meno di 72 ore o se i costi complessivi sono inferiori a 0,18 milioni di DSP, l'avaria non è considerata grave.

§ 3 Gli incidenti, gli incidenti tecnici e le avarie gravi sono comunicati immediatamente all'autorità o all'organismo che ha ammesso il veicolo alla circolazione. Quest'autorità o questo organismo può chiedere che il veicolo avariato sia presentato, possibilmente dopo la riparazione, per verificare la validità dell'ammissione all'esercizio concessa. Se del caso, dovrà essere rinnovata la procedura relativa alla concessione dell'ammissione all'esercizio.

§ 4 Gli Stati parti tengono dei registri, pubblicano dei rapporti d'indagine contenenti le loro conclusioni e raccomandazioni, informano l'autorità responsabile del rilascio dei certificati di ammissione e l'Organizzazione sulle cause degli incidenti, degli incidenti tecnici e delle avarie gravi nel traffico internazionale accaduti sul loro territorio. La Commissione di esperti tecnici può esaminare le cause degli incidenti gravi, degli incidenti tecnici e delle avarie gravi nel traffico internazionale nell'ottica di un eventuale adeguamento delle prescrizioni per la costruzione e la gestione dei veicoli ferroviari e di altri materiali ferroviari e, se necessario, può decidere in breve tempo di ordinare agli Stati parti di sospendere i certificati di esercizio, i certificati del tipo di costruzione o le dichiarazioni pertinenti.

§ 5 La Commissione di esperti tecnici può elaborare e adottare ulteriori regole obbligatorie riguardanti le indagini su incidenti gravi, incidenti tecnici e avarie gravi, nonché requisiti concernenti gli organismi d'indagine indipendenti di uno Stato e la forma e il contenuto dei rapporti. Essa può anche modificare i valori/numeri di cui al paragrafo 2 e all'articolo 2 lettera ff).

Articolo 17

Immobilizzazione e rifiuto dei veicoli

§ 1 Un'autorità competente, un'altra impresa di trasporto ferroviario o un gestore di infrastruttura non possono rifiutare o immobilizzare veicoli ferroviari per impedire che circolino su infrastrutture ferroviarie compatibili se sono rispettate le presenti Regole uniformi, le prescrizioni contenute nelle PTU, le eventuali condizioni speciali di ammissione definite dall'autorità di ammissione, nonché le prescrizioni di costruzione e di esercizio contenute nel RID.

§ 2 L'autorità competente può ispezionare e immobilizzare un veicolo qualora si presuma un mancato rispetto del paragrafo 1; tuttavia, l'esame volto ad acquisire la certezza deve essere eseguito il più rapidamente possibile e, in ogni caso, entro 24 ore.

§ 3 Se uno Stato parte non sospende o non ritira un certificato entro il termine previsto all'articolo 5 paragrafo 7 o all'articolo 16 paragrafo 4, altri Stati parti hanno il diritto di rifiutare o di immobilizzare i veicoli interessati.

Articolo 18

Inosservanza delle prescrizioni

§ 1 Fatto salvo il paragrafo 2 e l'articolo 10*a* paragrafo 4 lettera c), le conseguenze giuridiche risultanti dall'inosservanza delle presenti Regole uniformi e delle PTU sono disciplinate dalle disposizioni vigenti nello Stato parte la cui autorità competente ha concesso la prima ammissione all'esercizio, comprese le regole relative ai conflitti di leggi.

§ 2 Le conseguenze in diritto civile e penale risultanti dall'inosservanza delle presenti Regole uniformi sono disciplinate, per quanto riguarda l'infrastruttura, dalle disposizioni vigenti nello Stato parte in cui il gestore dell'infrastruttura ha la sede, comprese le regole relative ai conflitti di leggi.

Articolo 19

Disposizioni transitorie

§ 1 L'articolo 3 paragrafo 1 si applica ai veicoli esistenti, rinnovati e ammodernati. Per i veicoli che sono stati ammessi al traffico internazionale sulla base del RIV, del RIC o di altri accordi internazionali pertinenti e che sono adeguatamente contrassegnati vigono le disposizioni transitorie previste in questo articolo.

§ 2 Alla data di entrata in vigore delle presenti Regole uniformi, i veicoli esistenti muniti dell'iscrizione RIV o RIC come prova della loro conformità attuale alle disposizioni tecniche dell'accordo RIV 2000 (edizione rivista del 1° gennaio 2004) o dell'accordo RIC sono considerati ammessi, conformemente alla loro compatibilità con le infrastrutture ferroviarie (indicata dalle iscrizioni sul veicolo), alla circolazione sulle reti degli Stati parti per le quali sono stati ammessi da uno degli Stati parti.

§ 2*a* I veicoli esistenti su cui non sono riportate le iscrizioni RIV o RIC, ma che sono stati ammessi e contrassegnati in conformità ad accordi bilaterali o multilaterali tra Stati parti notificati all'Organizzazione sono ugualmente considerati ammessi alla circolazione sulle reti coperte dal rispettivo accordo.

§ 3 L'ammissione transitoria conforme ai paragrafi 2 e 2*a* è valida fino a quando il veicolo necessita di una nuova ammissione secondo l'articolo 10 paragrafo 11.

§ 4 Le iscrizioni RIV e RIC o altre iscrizioni accettate dalla Commissione di esperti tecnici e riportate sul veicolo, nonché i dati registrati nella banca dati prevista all'articolo 13 sono considerati prove sufficienti dell'ammissione. Qualsiasi modifica non autorizzata di queste iscrizioni è considerata una frode e come tale è punita in conformità alla legislazione nazionale.

§ 5 A prescindere da questa disposizione transitoria, il veicolo e la sua documentazione devono essere conformi alle disposizioni delle PTU in vigore riguardanti le iscrizioni e la manutenzione; deve essere ugualmente garantita la conformità alle disposizioni del RID in vigore, qualora applicabili. La Commissione di esperti tecnici può anche decidere che le disposizioni concernenti la sicurezza, introdotte nelle PTU, devono essere rispettate entro un termine stabilito, senza tener conto delle disposizioni transitorie.

§ 6 I veicoli esistenti che non rientrano nel campo di applicazione dei paragrafi 2 e 2*a* possono essere ammessi all'esercizio su richiesta di un richiedente all'autorità competente. Quest'ultima può esigere dal richiedente informazioni tecniche aggiuntive, analisi di rischio e/o controlli dei veicoli,

prima di concedere un'ammissione di esercizio complementare. Le autorità competenti devono tuttavia tener conto, nella sua integralità, della tabella di equivalenza prevista all'articolo 13 delle Regole uniformi APTU.

§ 7 La Commissione di esperti tecnici può adottare altre disposizioni transitorie.

Articolo 20

Controversie

Due o più Stati parti che hanno una controversia relativa all'ammissione tecnica di veicoli e di altri materiali ferroviari destinati ad essere utilizzati in traffico internazionale possono deferirla alla Commissione di esperti tecnici, se non sono riusciti a risolverla mediante una negoziazione diretta. Tali controversie possono altresì essere sottoposte, in conformità alla procedura di cui al Titolo V della Convenzione, al tribunale arbitrale.

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 1336):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (Bonino) e dal Ministro dei trasporti (Lupi) in data 21 febbraio 2014.

Assegnato alla III Commissione (Affari esteri, Emigrazione) in sede referente il 21 marzo 2014 con pareri delle commissioni 1ª, 2ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª, 10ª, 14ª e Questioni regionali.

Esaminato dalla III Commissione, in sede referente, l'8 aprile 2014 e il 9 luglio 2014.

Esaminato in Aula e approvato il 3 settembre 2014.

Camera dei deputati (atto n. 2621):

Assegnato alla III Commissione (Affari esteri e comunitari) in sede referente, il 5 settembre 2014 con pareri delle commissioni I, II, V, VI, IX e XIV.

Esaminato dalla III Commissione, in sede referente, il 10 settembre 2014 e il 1° ottobre 2014.

Esaminato in aula il 6 ottobre 2014 e approvato il 22 ottobre 2014.

14G00187

Loredana Colecchia, *redattore* Delia Chiara, *vice redattore*

(WI-GU-2014-SOL-015) Roma, 2014 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.